



This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

- + *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.
- + *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.
- + *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.
- + *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

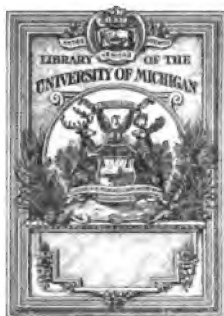
About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at <http://books.google.com/>



P. L. Z. 1833. Nr. 178. Richtig brüderlich,
müßte sich der Herr Herr, daß
Gefühl des Herrn J. Kötter keine
isablenigung gegenseitig für sich.

P. L. Z. 1834. Etbl. N. 94. 95. Landerer Ant-
e, mit nichten Dadel der Untergrund.
bist in der Gegenwart p.



FROM THE LIBRARY OF
Professor Karl Heinrich Rau
OF THE UNIVERSITY OF HEIDELBERG

PRESENTED TO THE
UNIVERSITY OF MICHIGAN

BY
Mr. Philo Parsons

OF DETROIT

1871

HE
604
M4

10169

über

P o s t



und

P o s t = N e g a l e

mit Hinsicht auf

Volksgeschichte, Statistik, Archäologie
und Erdkunde

von

Wilhelm Heinrich Matthias,

Hofrath, Geh. Archivar beim Königl. Post-Departement und Ritter
des rothen Adler-Ordens 4ter Klasse.

Erster Band.

Im Selbstverlage.

Berlin, Posen und Bromberg,
In Commission bei Ernst Siegfried Mittler.

1832.

B o r r e d e.

Die Gewißheit einer historischen Wahrheit hängt von der Glaubwürdigkeit und Menge der Zeugen ab. Diesen Grundsatz strenge befolgend, habe ich — soweit es möglich war — alle Schriften alter und neuer Zeit gelesen und benutzt, wenn sie auch nur gelegentlich über Schriftsprache und Briefsen den Kunde gaben.

Meines Wissens ist aber bis jetzt kein Werk vorhanden, welches die Gesamt-Geschichte des Postwesens, und was so genannt und demselben beigelegt wird, umfaßte. Des Le Quien de Neufville (de l'Academie royale des inscriptions et médailles) Origine des Postes chez les Anciens et les Modernes, à Paris 1708, das in Frankreich und Deutschland weder im Buchhandel vorhanden ist, noch kaum in vier Bibliotheken zu finden seyn möchte, ist zwar trefflich, enthält aber nur im Allgemeinen eine Uebersicht der sogenannten Post-Anstalten bei den Persern, Griechen,

Römern und einigen neuern Völkern nach Anleitung bekannter alter Schriftsteller, und schließt mit dem Anfange des vorigen Jahrhunderts.

Beschränkter in der Ausführung und besangener ist zwar das Werk des Charles Bernède: *Des Postes en général et particulièrement en France*, Paris 1826 aber doch brauchbarer, weil es die Postverfassung in Frankreich umständlich und bis in die neueste Zeit vorträgt.

Umelang (früher öffentlicher Lehrer an der längst aufgehobenen Universität in Duisburg, nachmals Post-Secretär in Cleve, zuletzt Registrator beim General-Postamt in Berlin), Verfasser des mit Irrthümern überfüllten Werks über das Persische Postwesen (Leipzig 1774), hatte zwar diesem Buche den Plan zu einer: „Pragmatischen (allgemeinen) Geschichte des Postwesens alter und neuer Zeiten beigelegt, aber Niemand hat weder von der Hand- noch Druckschrift eine Spur gesehen. Schon beim Entwerfen stellten sich ihm unüberwindliche Schwierigkeiten entgegen, wie er oft geäußert haben soll.

Darum mein unermüdetes Forschen und Suchen in Archiven, in öffentlichen und Privat-Bibliotheken in und außerhalb Berlin, darum mein Sammeln und Vergleichen der Materialien und Nachrichten aus den bewährtesten Schriften der Griechen, Römer, Spanier, Franzosen, Engländer und Deutschen, selbst schrift- und mündliche Erkundigungen bei hiesigen und auswärtigen Gelehrten und sachkundigen Männern. Den Muth, die Geduld und Ausdauer ließ ich nicht

sinken und sich mindern, um beim Ausführen eines Werks zu beharren, dem ich mich aus wahrer Zuneigung und Liebe zu meinem Beruf und nun über ein und funfzig Jahr bekleideten Amte unterzogen habe. Möge aus diesem allen der Werth und die Zuverlässigkeit dieser Abhandlungen gewürdigt werden.

Das Schwierige liegt in dem fast gänzlichen Mangel des Geschichtlichen über das sogenannte Postwesen voriger Zeit, in der Nichtbeachtung eines Gegenstandes, den Jedermann stets vor Augen hatte und eben darum als allgemein bekannt und fortdauernd voraussetzte, und in der Unbestimmtheit, Dunkelheit und Kürze der alten und neuen Schriften, wenn nebenher von jenen Anstalten die Rede ist. Besonders aber wird jedes Forschen durch die von den Verfassern neuer Zeit gezeigte Unkunde in dem eigentlichen Wesen der Posten und den daraus entsprungenen irrigen Behelf erschwert, alles Posten zu nennen, wodurch Briefe, Reisende und Pakete befördert worden sind und werden.

• Dieser Vorwurf trifft, selbst in Hinsicht des Geschichtlichen, so manche hochgefeierte Gelehrte, die mit einer Masse von Citaten, als Beglaubigungsstücken, Einer vom Andern abschrieben, oder eigene Meinungen als rechtsbeständig aufstellten. Sogar fand ich Citate angeführt, die gar nicht in den benannten Schriften, z. B. in den Werken des Herobot, Plutarch, Diodor, Tacitus, Plinius &c. &c. stehen, schon dadurch die Richtigkeit der übrigen verdächtig machen und das Abschreiben auf Treu und Glauben bekunden.

Die Urschriften, aus denen Jene ihr Vorgetragenes entlehnten, benutzte ich daher aus jenen Gründen selbst. Diese Urquellen und die Beläge für die historische Richtigkeit der Thatfachen stehen vor dem Anfange eines jeden Kapitels benannt, weil es, meines Erachtens, im Lesen störend ist, bei jeder Periode ein oder mehrere Citate theils eingeschaltet, theils angehängt zu finden.

Wie unzuverlässig auch die Nachrichten mancher Schriftsteller sind, beweisen z. B. die Behauptungen, daß erst im J. 1650 oder, wie Bischer in seiner allgemeinen geschichtlichen Zeittafel des Postwesens S. 19 versichert, erst im J. 1652 vom Kurfürsten Friedrich Wilhelm dem Großen in seinen Staaten das Postwesen errichtet worden sey, und daß derselbe die im Kur-Brandenburgischen gewesenen Thurn- und Taxisschen Posten aufgehoben habe. Keine von diesen drei Angaben ist gegründet, wie sich aus diesem Buche ergeben wird (s. S. 165, 174 u. 177).

Die Zeitbestimmung der Ereignisse ist durchgehends nach der Zeitrechnung vor und nach Christo angenommen worden; denn die nach Olympiaden und Roms Erbauung betrifft nur die Griechen und Römer, und die altväterische Lehre, nach Erschaffung der Welt zu zählen, ist durch die, mittelst genauer Forschungen entdeckte Ungewißheit der alten Zeitrechnungen, besonders durch die Geschichte der Urvölker und durch den Mangel der Zusammenstimmung der Begebenheiten, längst entkräftet worden.

Beim Lesen eines Abschnitts werden zwar anfänglich die Geschichte, Statistik, Alterthümer- und Länderkunde derjenigen Reiche, von deren Sendungs-Anstalten ich rede, überflüssig erscheinen, aber am Schluß des Ganzen werden sie sich als nothwendig erkennen lassen, um aus der Folgerung den Beweis herzuleiten. Geschichte zeigt, wie bekannt, das Vergangene, Statistik das Gegenwärtige, Archäologie die Spuren des vormals Dagewesenen, Erb- und Länderkunde aber gehört allen Dreien an. Ueberdies gewähren sie hier zugleich eine lebendige Unterhaltung, begründen das Gesagte — freilich nur bis dahin, wo alle Forschungen gehemmt sind, alle glaubhafte Nachrichten aufhören — und führen vielleicht manchem Leser Vieles in das Gedächtniß zurück, was längst vergessen war und nun in naher oder entfernter Beziehung auf das Postwesen steht.

Dies Werk ist besonders meinen Mitbeamten im Postfach gewidmet, die, in der Erfüllung ihres mühseligen Berufs, weder Zeit noch Gelegenheit haben, sich über das Geschichtliche und Merkwürdige dieser wichtigen Staats-Anstalt zu belehren und die Schriften sich anschaffen und benutzen zu können, welche davon sprechen. Dies und mein Alter mahnten mich, meine vieljährigen Beobachtungen und Erfahrungen in einem eigenen Werke zu sammeln und solches als ein Vermächtniß meinen Amtsgenossen in Deutschland zu hinterlassen.

Wögen auch diese Abhandlungen den Geist und Willen der Gelehrten und manches meiner Amtsgenossen anregen, das, was mir nicht gelang, besser und umständlicher auszuführen und vorzutragen, das Fehlende aus mir unbekannt gebliebenen Urkunden und als glaubhaft bewährten Quellen zu ergänzen, die Entdeckungen an das Gesagte anzuknüpfen und, so berichtigt und bereichert, ein gediegenes vollkommenes Werk zu schaffen.

Berlin, im September 1832.

W. H. Matthias.

I n h a l t

des

E r s t e n B a n d e s.

Erste Abtheilung:

Vom Brieffenden vor der Errichtung der Posten.

Erster Abschnitt.

Von der Schriftsprache, dem Brieffschreiben und Brieffenden.

	Seite
Im Allgemeinen	3
§. 1. Schriftsprache	4
§. 2. Brieffschreiben	8
§. 3. Brieffenden	10

Zweiter Abschnitt.

Von den Brieffendungen vor Errichtung der jetzigen Posten.

Kapitel 1. Indien	11
" 2. Assyrien und Babylonien	15
" 3. China	18
" 4. Japan	22
" 5. Aegypten	24

	Seite
Kapitel 6. Bei den Hebräern	29
" 7. " " Persern	36
" 8. " " Griechen	42
" 9. Römer und Italien.	
1. Boten und Briefbesteller	46
2. Heerstraßen	48
3. Eil- und Staatsboten	50
4. Der Cursus publicus	51
a. Gespanne	52
b. Stationes oder Mansiones	53
c. Wagen	57
d. Beamten	60
e. Diploma und Evectio	63
Nachtrag	65
Rom vormals und jetzt, Postanstalten in Ita-	
lien	66

Zweite Abtheilung: Ueber Posten und Hauptpoststaaten.

Erster Abschnitt. Ueber Posten.

§. 1. Ueber die Benennung: Post	75
§. 2. Wie und wo entstanden die Posten?	77
§. 3. Was sind Posten?	79
§. 4. Folgerung	82

Zweiter Abschnitt. Haupt-Post-Staaten.

Kapitel 1. Deutschland	84
§. 1. Einleitung.	
§. 2. Botenwesen. Ursprung und Ausbildung	87
§. 3. Gestaltung der fahrenden Posten	97
Nachtrag	101

Kapitel 2. Fürstlich Tagisſche, vormalſ Reichs- Poſten.

§. 1. Reichs-General- Poſtmeiſter	103
§. 2. Uſprung des Tagiſchen oder vormaligen Reichs- Poſtwefens	108
§. 3. Wachſthum und Fortſchreiten	116
§. 4. Höchſte Stufe des Reichs- Poſtwefens	133
§. 5. Verwandlung des Reichs- Poſtwefens in Lehn- poſten	134
§. 6. Zeitiger Zuſtand des Fürſtlich Tagiſchen Poſtwefens	141

3. Preuſſen.

Einleitung	145
§. 1. Alte Geſchichte	147
§. 2. Deutſcher Orden, oder Marianen- Ritter	149
§. 3. Beſitznahme von Preuſſen	151

A. Geſchichte des Poſtwefens bis 1799.

§. 4. Erfindung der Poſten von Deutſchen, den Marianen- oder Deutſchen Ordens- Rittern und Einführung des Poſtwefens zu Marienburg in Weſt- preuſſen im J. 1276	153
§. 5. Botenweſen in den Marken Brandenburg	160
§. 6. Reitende Poſten. Botenordnung	165
§. 7. Friedrich Wilhelm der Große. Er- richtung neuer Poſten	168
§. 8. Poſt nach Cleve. Michael Matthias. Verſuche des von Tagis	171
§. 9. Beſitznahme des Herzogthums Oſtpreuſſen. Ehrenſtellung der Poſtmeiſter	178
§. 10. Staats- Amt und Würde des General- Poſt- meiſters. Poſt- und Paſſfuhrn. Extra- poſtwefen	179
§. 11. Poſtwefen in Schleſien und Oſtfrieſland	185
§. 12. Vom Poſtwefen im Fürſtenthum Neuſcha- tel	187
§. 13. Neue Periode des Preuſſiſchen Poſtwefens im J. 1766. Umformung	188
§. 14. Einführung des Poſtwefens in Weſtpreuſſen	199

	Seite
§. 15. Neues Post-Gesetzbuch, die Post-Ordnung	201
§. 16. Besiznahme von Süd- und Neu- Ostpreussen	203
 B. Merkwürdiges Entstehen einiger Postanstalten.	
§. 17. Erste rettende Post in Pommern und Botenpost in Ostpreussen	205
§. 18. Preussisches Postwesen in Hamburg	208
§. 19. Fahrende Post zwischen Stralsund, Schweden und Hamburg	212
§. 20. Cours von Leipzig über Cassel und Münster nach Holland	214
§. 21. Reitende Post von Minden nach Bremen und Emden	217
§. 22. Hauber-Extrapost-Cours	221
§. 23. Hamburg-Leipziger Cours über Magdeburg	224
§. 24. Postkutschen in den beiden vorigen Jahrhunderten	227
§. 25. Neuer Cours von Stettin durch die Prignitz nach Hamburg	229
§. 26. Preussens erneuertes Postwesen in Hamburg	231
 C. Preussische Postgeschichte bis 1821.	
§. 27. Schluß des vorigen und Anfang des jetzigen Jahrhunderts. Verbesserungen	233
§. 28. Besiznahme der Entschädigungs-Provinzen	237
§. 29. Preussens unglückliches Geschick. Rettung durch die Kraft des Volks	239
 D. Neuer Zeitraum des Preussischen Postwesens von 1821 an.	
§. 30. Jetzige Postanstalten.	
1. Reitende Posten	247
2. Ordinaire fahrende Posten	249
3. Schnellposten, Eilwagen	250
4. Personewagen	251
5. Dilligencen	252
6. Journalieren	—
7. Kartol-Posten	—
8. Wasserpösten, Segel- und Dampfschiffe	—

	Seite
9. Boten- oder Fußpost	253
10. Extraposten	255
11. Couriere	256
12. Stafette	258
§. 31. Uebersicht der sämmtlichen Postanstalten	260
§. 32. Posten aus und nach Berlin	265
§. 33. Ueber Brief-, Pack- und Paket-Beförderung und Bestellen	268
§. 34. Ueber Porto und Portotheuerung	271
§. 35. Von der Post-Controle und dem Recom- mandiren der Briefe	276
§. 36. Einrichtungen neuer Zeit	278
§. 37. Berichtigung fremder Angaben	282

Kapitel 4. S a c h s e n.

§. 1. Botenwesen	285
§. 2. Reitende Posten, Posthaus, Postamt und Postmeister	291
§. 3. Kaiserlich Reichs- und Königl. Schwedisches Postwesen in Leipzig	294
§. 4. Verpachtung der Posten. Post-Regale. Ober-Postmeister in Leipzig und deren Ein- richtungen	298
§. 5. Kurbrandenburgische Postanstalten in Sachsen. Postverbindungen	301
§. 6. Ober-Postbehörde für ganz Sachsen. Erb- General-Postmeister	305
§. 7. Uebersicht des Posten-Zustandes im J. 1700	308
§. 8. Verwalten und Fortschreiten in den Verbes- serungen	309
§. 9. Post-Ordnung und neue Einrichtung im Postwesen	311
§. 10. Postwesen im sechsten Jahrhundert	314

Kapitel 5. H a n n o v e r.

§. 1. Botenwesen alter Zeit	320
§. 2. Ausbildung, reitende Posten	323
§. 3. Aufnahme der Tagischen Posten. Entstehen wichtiger Course	328
§. 4. Erb-Postbelehnung des Grafen von Platen. Streit mit Tagis	330

	Seite
§. 5. Aufhebung des Erb-Postlehns. Postverwaltung. Verdrängen der Reichsposten . . .	333
§. 6. Posten-Zustand in diesem Jahrhundert . .	336

Kapitel 6. B r a u n s c h w e i g.

§. 1. Postwesen	340
§. 2. Fahrende und reitende Posten	345
§. 3. Reichsposten im Braunschweigschen	359
§. 4. Posten-Zustand in diesem Jahrhundert . .	364

Einige Berichtigungen.

Seite 14 Zeile 15 üppigen statt üpigen.

„ 17 „ 14 (unten) Metall st. Metal.

„ 39 „ 22 Angaroi st. Angoroi.

„ 48 „ 3 (von unten) oriundus st. oriendus.

„ 118 „ 1 Note b st. d.

„ 123 „ 13 (von oben) dem Reichspost-Generalat das Bestreben u. u.

„ 9 (von unten) zu seyn; auch st.: zu seyn. Auch

Seitenzahl 128 statt 218.

Erste Abtheilung

V o m

B r i e f s e n d e n

vor der Errichtung der Posten.

Erste Abtheilung

Vom

B r i e f s e n d e n

vor der Errichtung der Posten.

Erster Abschnitt.

Von der

Schriftsprache, dem Brieffschreiben und Brieffsenden.

Im Allgemeinen.

Ehe man Briefe senden konnte, mußte das Brieffschreiben zuvor bekannt gewesen, und diesem wieder die Erfindung der Schreibkunst vorangegangen seyn.

In der Schriftsprache also liegt die Veranlassung zum Brieffschreiben und Brieffsenden, und — als letzteres mehr ausgedehnt und in Form und Einrichtung ausgebildet wurde — zur Entstehung der heutigen Posten. So ständen denn Schriftsprache und Postwesen im genauesten Zusammenhange, wie die Kenntniß der Länder: und die Staatengeschichte.

Aus diesen Gründen möge denn von der Schreibkunst oder Schriftsprache zuerst die Rede seyn, soweit man beim Mangel übereinstimmender Nachrichten und unter widersprechenden Behauptungen das Wahrscheinlichste wählen muß. Ich folge zugleich dem Vorbild einiger Schriftsteller, welche in ihren Abhandlungen über das Postwesen, der Erfindung der Schreibkunst gedenken, ohne gerade ihren Muthmaßungen beizutreten.

§. 1.

Schriftsprache.

Fr Kohlrausch Abriss der Weltgeschichte. S. 6. — J. E. Wols Weltgeschichte. S. 15. — Strom der Zeiten oder Darstellung der Weltgeschichte von Strah. — Dessen Uebersicht der Weltgeschichte — Convers. Lexikon B. VIII. S. 821. — G. G. Presdom Handbuch der alten Geschichte 1820 — Johannes v. Müller 24 Bücher allgemeiner Geschichten 1c. 1c.

Zwei Motive — Herrschsucht und Handel — scheinen zur Erfindung der Schriftsprache, des Brieffschreibens und Briefsendens geführt zu haben.

Herrschsucht erweckt Argwohn. Das Mißtrauen und Befürchten erregen das ungeduldige Begehren, alles wissen zu wollen, was vorgeht, um theils die Regierung fester zu gründen und zu sichern, theils neue Anstalten zu treffen, oder zu neuen Eroberungen zu schreiten. In den Urzeiten war dies stets der Fall, und da geschichtlich die ersten Reiche in Asien entstanden, so ist wohl in diesem Erdtheil der Ursprung der Schreibekunst oder Schriftsprache zu suchen.

Die zwischen befreundeten Nachbarstaaten verabredeten, oder von dem Landesherrn angeordneten Zeichen und Versuche, Nachrichten mitzuthellen, z. B. Rauch- und Feuerzeichen auf Berghöhen 1c. 1c. setzten das ganze Land in Bewegung, genügten keinesweges und beschränkten sich doch nur auf höchst wenige Ereignisse, z. B. feindliche Einfälle, Aufruhr 1c. 1c. Die sogenannten Auf- und Schreiposten enthielten schon das Umständliche einer Kunde, waren aber wegen der Oeffentlichkeit gefährlich. Es mußten folglich andere Mittel erdonnen werden, welche eine Begebenheit befriedigend meldeten, oder den Befehl und Willen des Regenten vollständig verkündeten. Besondere Boten und Abgesandte ersetzten zwar das Bedürfniß, aber das Umständliche, Zeitraubende und der Kostenaufwand erschwerten solche Mittheilungen, überdies blieb der Auftrag ebenfalls kein Geheimniß. Nur Schriftsprache allein vermag jede Bedenklichkeit vollständig zu heben, schon darum, weil bei einem verschlossenen Briefe Jedem Andern der Gegenstand verborgen bleibt.

Wenn ein Volk ein eroberndes wird, sagt der Archäolog Böttiger*), so wird der Wechsel der Verhältnisse bedeutend

*) In dem Literatur-Blatt einer Abend-Zeitung von 1830.

und einflußreich, und je mächtiger es wird und in einem ausgedehnteren Wirkungskreise sich bewegt, nimmt es durch eingeführte und politische Anordnungen und Anstalten eine andere Richtung und zeigt sein kräftiges Wachsen in mehrseitigen Bestrebungen. Die Hauptleiterin des Ganzen kann nur die Schriftsprache seyn.

Eine andere Ansicht führt auf die Vermuthung, daß die Priesterkassen auf die Idee gekommen seyn können, zum Aufbewahren ihrer Geheimnisse und zur Befestigung ihrer Macht, Nachrichten von Begebenheiten, Anordnungen u. u. durch verabredete Zeichen sich gegenseitig verständlich zu machen. Die Hieroglyphen, die Keilschrift, überhaupt — die heilige Schrift der Indier, Chaldäer, Aegypter lassen dies vermuthen. Nur ihre Priester — die Weisen des Volks — schrieben und verstanden sie.

Höchstwahrscheinlich bestand der erste Versuch, Begebenheiten Andern mitzutheilen, darin, solche durch Zeichnungen so darzustellen, wie die Dinge sich dem Auge darbieten, wie z. B. die Bilder der Mexikaner und Peruaner und jetzt noch der in der Geisteskindheit lebenden Wilden in Nordamerika, deren Gedanken, in Umrissen auf Baumrinden und Häuten eingestrichelt, jedem Wilden verständlich sind. Dies war und ist also Bilderschrift in ihrer Rohheit.

Allmählig ersann man weniger schwierige Merkmale, welche nicht nur die Sache, sondern auch die Sprache, vielleicht den Laut der einzelnen Silben eines Worts, ausdrücken sollten. Man vereinfachte die Zeichen, es entstand die Silbenschrift, zuletzt wurde die Buchstabenschrift erfunden. Wer aber vermag zu bestimmen, wo und wann? Denn zu welcher Zeit die Schreibekunst erfunden wurde, ist nicht historisch ausgemacht und wird auch unerwiesen bleiben.

Man nimmt das Jahr 1700 vor Christo als Ursprungszeit des Schreibens an. Die Sage Anderer nennt die Phönizier und deren Stadt Sidon — 1800 J. v. Chr. — welche, vermöge ihres ausgedehnten Handels mit andern Völkern überall bekannt, den nahe und entfernt wohnenden Landsleuten, Kolonisten und Handelsgenossen durch Schriftzeichen Kunde gaben, oder Nachrichten von Jenen empfangen. Denn damals, wie jetzt, konnte durch mündliche Aufträge das Begehrte theils nicht so vollständig ausgeführt, theils, des Geheimhaltens wegen, nicht immer mitgetheilt werden. Viele Gelehrte behaupten dagegen, daß die Phönizier ihre Schriftzeichen aus dem uralten Chaldäischen oder Aramäischen entnommen hätten.

Allein die Erfindung ist gewiß früher und auf mehreren Punkten der Erde gemacht worden, wie man von den viel ältern Völkern, den Indiern, Assyriern, Babyloniern, Chinesen, Aegyptern u. u. mit Recht annimmt und sich durch die Inschriften auf den noch übrig gebliebenen Denkmälern bestätigt. Diosdorus (B. II. Kap. 18.) sagt schon, daß Semiramis (weit über 2000 J. v. Chr. also über 400 J. früher) einen Brief (grammata, epistolē), vom Indier-König Stabrobates empfangen habe, die Schreibekunst war mithin Beiden bekannt und im Gebrauch. Champollion beweiset dies in seinem Briefe aus Quadi-Halfa v. 1. Jan. 1829 durch die im uralten Tempel zu Ipsamboul in Nubien — dem ältesten Denkmal auf unsrer Erde nächst denen in Indien — gefundene Blechtafel mit den darauf geschriebenen Namen der unterjochten Provinzen in Nubien: Schamir, Schoat, Oscharin, Kos u. u. die in keiner Geographie der Griechen stehen. Der Ursprung des Monuments, folglich auch der Tafelschrift, geht also weit über 2000 vielleicht 3—4000 J. v. Chr.

Die Chinesen, ein uraltes Volk, gebrauchen die Zeichen, eigentlich Bilderschrift — ein Wort aus mehreren die Sache bezeichnenden Abbildungen zusammengesetzt — linienweise von oben herab, durch Con-fu-tse (Confuzius) im sechsten Jahrhundert vor Christo, mehr geordnet.

Die Phönizier hatten Silbenschrift und die Aegypter zwei Gattungen, als Urschrift die heilige oder Hieroglyphen- (Bilder-) Schrift und später die dämotische oder die gemeine. Die erstere steht, nach den neuern Forschungen, einer Art Buchstaben von der Linken zur Rechten, nahe. Herodot (lib. II. cap. 36) sagt: von der Rechten zur Linken.

Die Assyrier, Babylonier, Syrer, Armenier, Perser und Griechen hatten Buchstabenschrift, wie die Europäer alter und neuer Zeit. Aus dem höchsten Alterthum der Griechen stammt die Boustrophädon- oder Wendeschrift*) auf Münzen und in Inschriften.

*) Nämlich: die erste Zeile wird gelesen von der Linken zur Rechten, die zweite von der Rechten zur Linken, die dritte wieder von der Linken zur Rechten, und so stets abwechselnd, wie die Furchen des vom Zugvieh gepflügten Ackers. (Prof. Schneider kritisches Wörterbuch B. I. S. 243 und Conders. Lexikon B. II. S. 184 und B. VIII. S. 524).

Jene Behauptung von einem weit frühern Daseyn der Schriftsprache und mit dieser des Briefschreibens und Brieflebens, will ich versuchen, in den nachfolgenden einzelnen Abschnitten zu begründen.

Kunstwerke, die in ihren verödeten Trümmern von der Nachwelt angestaunt, und für unerreichbar gehalten werden, bleiben die Lehrer aus jener Zeit, die Niemand kennt und zu berechnen vermag. Jene Werke beweisen, daß sie nur von einem Volke und in einem Zeitalter geschaffen worden sind, wo sein Unternehmungsgeist, seine Kenntnisse und Cultur auf dem höchsten Grade standen. Eben jene Bauwerke mit Bildern und Inschriften sind die sprechenden Zeugen, daß lange vor ihrem Hervorgehen, Zeichenkunst, Malerei, Bildneret, Mechanik und Schriftsprache erfunden und bekannt seyn, und Jahrhunderte vorübergehen mußten, ehe eine solche Vollkommenheit erlangt werden konnte.

Ueberhaupt möchte man von manchem Vorgefundenen und Aufbewahrten bekennen, daß die Vorväter uns in Kenntnissen und Einrichtungen zuvorgeeilt sind, und daß für uns noch Vieles übrig sey, zu lernen und nachzuahmen, was für uns paßt und gedeihen könnte. Doch ist auch zu beachten: Neues geschieht immer, und Altes kehrt nicht ganz so zurück, wie es einst war.

Die ältesten Producte in der Bildneret, Bau-, Zeichen- und Schreibkunst — ob in Buchstaben oder in Bildern ist gleich — finden sich in Indien. Ob aber deswegen diese Künste gerade hier entsprungen sind, und ob nicht schon längst vor den Indiern andere Völker gezeichnet, gebauet und geschrieben haben, wer vermag das zu bestimmen?

Aus Indien wanderten Künste und Kenntnisse nach Nubien, Aethiopien (Meröe) und Ober-Aegypten (Thebais), von hier verbreiteten sie sich über das ganze Land, die Perser brachten sie durch ihre Eroberungen in ihre Heimath und die Phönizier nach Palästina, Klein-Asien und Karthago, so gelangten sie nach Griechenland, zuletzt nach Rom als Pflanzschule der ganzen Welt. Bei dem Uebergange von einer Nation zur andern wurden sie umgemodelt, theils verschlimmert, theils verbessert, und in Griechenland bis zum höchsten Grad der Schönheit und Vollkommenheit ausgebildet, wovon schon die spätere zierliche Form der Buchstaben, verglichen mit den verwickelten orientalischen Schriftzügen, zeugt.

Zu der Zeit, als das uralte Theben in Aegypten emporstieg und blühte, verschwand das Köstliche der Indischen Werke, als

Griechenland in seinem Glanze prangte, verfielen die Marmorpalläste und Wundertempel in Theben und Memphis, und jetzt, da hoch im Norden an der Nerva Ufer die trefflichsten Bauwerke entzücken, liegt Griechenland in seinen Trümmern, und in den vormals prächtigen Tempeln und Königssitzen zu Ban, Petra, Heliopolis (ist Balbeck) und Babylon hausen armselige Räuber und Raubthiere.

Nur aus den Werken der Baukunst kann man das Vergangene, die Pracht, Hoheit, Größe und Macht jener verschwundenen Nationen entnehmen und daraus auf das gewesene Daseyn von wohlthätigen Einrichtungen, Anstalten und Erfindungen schließen. Verborgnen bleiben uns freilich der Sinn der Bilder, die Schrift und Deutung; denn wenige kaum noch verständliche Wörter sind auf uns gekommen, überdies verstümmelt und von dem Volke, das sie uns beiläufig gibt, nach ihrer Aussprache geformt. Alle Schriften, vielleicht unübersetzbar — wie die Schrift der Ur-Indier, Babylonier, Altperfer u. auf den Denkmälern — sind auf immer untergegangen.

§. 2.

B r i e f f s c h r e i b e n .

In den ersten Zeiten des Schreibens benutzte man geglättete Baumrinde und Palmblätter, denn glaublich wird die Meinung und fast bis zur Gewißheit unterstützt, daß lange Zeit vor Moses (1800 J. v. Chr.) das Bast- oder Rindenpapier, Streifen- und Blattweise, im Gebrauche und älter war, als der ägyptische Papyrus.

Späterhin gebrauchte man gegerbte feine Thierhäute, diese mit einer Masse fein überzogen, wurden das Pergament, nachher kleine Holztafeln, dünn mit Wachs belegt, in welches man die Schriftzeichen mit einem Griffel eingrub, der an einem Ende zugespitzt war, damit zu schreiben, am andern Ende geplattet, um die falsche Stelle zuzudrücken und zu ebnen. Mehrere dieser Tafeln machten ein Buch, oder bei Briefen die Fortsetzung derselben aus. Diese Briefe wurden mit Leinwand umwickelt, und deren Enden mit einem Wachsigel verschlossen.

In Indien, bei den Juden, Persern, Griechen und Römern wurden die beschriebenen feinen zubereiteten Thierhäute auf einen runden Stab gerollt, dessen hervorragende Enden (Hörner,

Umbilic) bemalt, versilbert, vergoldet, mit Elfenbein ausgelegt, auch wohl mit Edelsteinen verziert waren.

Dem König Attalus in Pergamus (242 J. v. Chr.) wird die Erfindung des Einbindens der beschriebenen Blätter in Bücherform zugeschrieben, Diodor (lib. I. cap. 48) spricht aber schon von einer Menge Bücher, welche am Fuß einer Bildsäule des Oberrichters im Grabmal des ägyptischen Königs Osymandyas in Theben (2300 J. v. Chr.) liegen. Jedoch soll in Pergamus die Zubereitung des Pergaments erfunden worden seyn, was aber unrichtig ist und sich nur auf die Verbesserung des Stoffs zum Ueberzuge der verfeinerten Häute und auf den in jener Zeit ungemein großen Absatz des trefflichen Fabrikats beschränkt.

Das höchst schwierige und mühsame Schreiben oder Einschneiden mit dem Griffel in die Blätter und Wachstafeln leitete schon in den frühesten Zeiten auf das Schreiben mit einem zugespitzten Schilfrohr, dessen Spitze in eine Art Dinte getaucht wurde, welche man theils aus dem schwarzen Bute des Blackfisches, theils aus dem Saft der wilden Maulbeere, oder aus einem Leinwasser mit eingerührtem Ruß oder Zinnober bereitete. So waren wahrscheinlich die Briefe der Semiramis, des Cyrus (Ahasverus) und dann vor den Zeiten Davids, mit Schilfrohr auf zubereiteten Häuten oder sonst Papierähnlichem geschrieben, was gewissermaßen durch die Nachricht Herodots bekräftigt wird, daß in den ältesten Zeiten die Jonier auf ungegerbten Hammels- und Ziegenfellen geschrieben hätten.

Viele Stellen im Buch Esther (Kap. 1. v. 19. 20. 22. — Kap. 3. v. 12. u. 13. — Kap. 8. p. 8. 9. 10.) bezeugen, daß in den Regierungszeiten des Cyrus (560 v. Chr.) das Briefschreiben, Erlassen der Landesherrlichen geschriebenen Befehle an die Unterthanen und Behörden, und das Versiegeln der Briefe gebräuchlich waren. Die Römer verschlossen ihre Briefe mit einem Siegel oder Petschaft, das nur der Empfänger kannte, und dessen Mißbrauch von Andern, oder das Nachstechen, dem Cornelischen Gesetze gemäß, streng bestraft wurde. Nicht die Handschrift, sondern das Siegel blieb ein gerichtlicher Beweis.

Der Name des Briefstellers stand nie — wie jetzt — am Ende des Briefs oder Schreibens, sondern entweder oben an als Anfang der Rede, oder gar nicht, oder statt des Namens bloß die Bezeichnung: *imppria* (*manu propria*), wie in vielen Fürst-

lichen Schreiben und Mandaten aus dem Mittelalter und dem vor-
 vorigen Jahrhundert. Aus den Schriftzügen, der Eingangstede
 und dem Siegel mußte folglich der Verfasser erkannt werden.

§. 3.

B r i e f f e n d e n .

Guerre sagt in seinen Memoiren, die Völkergeschichten ent-
 halten bisher wenig mehr als die Lebensgeschichte der Großen,
 die Erzählung der Schlachten und Eroberungen, fast gar nichts
 von der Verfassung, den Staatsanstalten und innern Ein-
 richtungen eines Volks, und doch ist der Held der Geschichte das
 Volk selbst. Jeder Geschichtschreiber sollte so weit wie möglich
 in die vergangene Zeit zurückgehen, nicht um die Fabeln aufzu-
 frischen, sondern um in den Frühzeiten die Staatsanstalten
 und Geseze zu suchen, in welchen sich immer Spuren ehemali-
 ger Verhältnisse und Zustände finden, wenn solche auch in der
 Folge Veränderungen erlitten haben. Es ist anziehend, die Er-
 scheinungen der Gegenwart mit denen in der Vergangenheit zu
 vergleichen, in der sie entstanden, und man wird die Meinung
 ändern, daß alles bei uns neu sey.

Die Richtigkeit dieses Satzes, auch auf unsre heutigen Post-
 anstalten angewandt, wird sich durch die Vergleichung des Vor-
 mals und jezt ergeben. In den ältesten Schriften wird der Ge-
 sandten und Boten gedacht, welche entweder Aufträge mündlich
 ausrichteten, oder Briefe ihrer Monarchen überbrachten. Das
 Letztere ist noch jezt der Fall mit den Sendboten, die man ge-
 genwärtig fast in allen Sprachen Europa's Couriere nennt.

Als Ludwig XI. seinen Courieren den Namen postes bei-
 legte, (s. Frankreich, Band II. Kap. 12.) kam diese Benen-
 nung der reitenden Briefboten in den Umlauf, ging zu den
 Nachbarstaaten über, und man benannte das, was sonst Boten-
 senden, cursus publicus und Couriere hieß, — nun ohne weitere
 Untersuchung: Posten.

Von diesen allgemeinen Betrachtungen gehe ich zu den beson-
 dern archäologischen und geschichtlichen Forschungen und Erörte-
 rungen über, aus welchen die Beweise von dem frühern Daseyn
 der Schriftsprache, des Brieffschreibens und Brieffendens — oder
 irrthümlich sogenannten Postanstalten — bei einigen alten und
 neuen Völkern klarer und überzeugend erscheinen werden.

Zweiter Abschnitt.

Von den Brieffendungen vor Errichtung der jetzigen Posten.

Kapitel I.

Indien.

Diodor. Lib. II. cap. 17 u. 18. Strabo, Plinius, Arian, — Geographie vom Prof. Stein — Convers. Lexik. B. V. S. 30 — 61. — Reisen des Tavernier — Bernier — Thevenot — Thomas Roe — und Eduard Terri — Tagebuch des Capitains J. A. Hogdson — Christophins und Pottingers Rundschäftsreise von Bombay u. u. nach Persien, 1810. 1811. — Uebersicht der Weltgeschichte von Straß — dessen Handbuch der Weltgeschichte, 1830. B. I. S. 69. u. f. — Rio, Prof. der Geschichte Abhandlungen — A. Riem, Geschichte der schönen Architektur, Abschn. IV. S. 223. u. 22.

Indien im allgemeinen, Hindostan im bestimmtern Sinn, mit seinen Strömen Indus (Sind) und Ganges^{a)}, 600 deutsche Meilen von Osten nach Westen, 700 Meilen von Norden nach Süden ausgedehnt, im hohen Alterthum mit 37 Königreichen, nur der Zahl nach, wenige namentlich in den heiligen Büchern aufbewahrt, die schönsten Länder unsrer Erde, dies Indien ist sicher das erste und älteste Land, aus welchem sich die Zweige

a) Die Quelle des Ganges, oder B'agrat'hi, ist am 31. Mai 1816 vom engl. Capitain J. A. Hogdson, von allen Europäern der Erste, entdeckt worden, kein Indianer nähete sich ihr. Sie strömt aus einem 6 engl. Meilen langen, 2½ M. breiten Schneebette, 27 F. breit, in der Mitte 1½ F. tief zwischen ungeheuern Berggipfeln in den höchsten Eisregionen des Himalaya. Vorn über dem Geyssir, aus welchem der Ganges herausbrauset, ist die 300 Fuß hohe Schneemasse ganz senkrecht abgeschnitten und seit Jahrtausenden wie eine glatte Mauer gebildet. Von dem obern Rande dieser sonderbaren Schneewand hängen gewaltige graue Eissaffen herunter, die von den Braminen in Gangotri das Haar des Mahodwah (Kufman) genannt werden.

des Menschengeschlechts und des Culturzustandes verbreitet haben müssen.

Obgleich das Urvolk so ganz verschwunden ist^{b)}, daß nicht einmal das Sanscrit, die älteste aller uns bekannten Sprachen, es namentlich bestimmt nennt und bezeichnet: so zeigen ihre noch vorhandenen unterirdischen Bauwerke die vollkommensten Meisterstücke in ihrer Art und von solcher Größe, solchem Umfange und so unsäglich mühsamer Ausführung, daß kein heutiger Monarch ein Gleiches schaffen möchte. Eben diese Denkmäler treten als die einzigen Zeugnisse auf, was jenes Volk gewesen seyn muß. Von einigen dieser Beweise sey hier die Rede.

Vorzüglich wundervoll sind die Felsenpagoden in der Tempelgrotte Jugnath Subba bei Illura (Ellorah, ist Hyderabad) im Königreich Golkonda. Vor dieser Stadt liegt ein 150 Fuß hoher Felsen, der sich hufeisenförmig 2 Stunden weit herumzieht. Auf der innern oder hohlen Seite ist der ganze Felsen von einem Ende bis zum andern, von oben bis unten ausgehauen, in einer aneinander hängenden Reihe von Pagoden, jede einer Gottheit geweiht, mit 4-, 6- und achteckigen Säulen und Zimmern; weit über 100, und zwar in mehreren Stockwerken übereinander. Ihre Decken, rundgewölbt ausgehauen, ruhen auf

b) Nahe bei Calcutta liegen viele Hügel, die in Gestalt und Größe denen um Troia und in Klein-Asien höchst ähnlich sind, sie scheinen die Grabmäler von Königen, Fürsten und ausgezeichneten Männern zu seyn. Man findet in den Gräbern dieser Felsmassen menschliche Gebeine, Rüstungen, Waffen, Götzenbilder, Alerathen und Kleidungsstücke. Aber die gelehrtesten Klassen der Einwohner haben nicht einmal eine Tradition von diesen Grabhügeln und halten sie für noch älter, als die Legenden der Braminen und einem Volke angehörend, das vor dem Anfange ihrer Zeitgeschichte — mehr als 50,000 Jahren — gelebt haben müsse.

Calvisius (Sethus, Astronom, Cantor und Lehrer an der Thomasschule in Leipzig, Musiker und Dichter, lebte von 1556 — 1615) bestimmte im Jahre 1610 — 5559 verfloßene Jahre seit Erschaffung der Welt, also ist, nach der Kalender-Angabe, 5781, nach Andern 5816. Eine dritte Berechnung giebt das Alter der Bäume, das keine Gränze hat, denn solche von Gewittern und Menschenhand verschonte Bäume überleben mächtige Reiche und die ältesten Denkmale der Geschichte. Diesem zufolge ist wohl die heilige Eypresse auf dem Gottesacker der Sancta Maria de Testa, $2\frac{1}{2}$ Meile von Daraca im Staate Meriko der älteste Baum auf unserm Erdball. Er enthält $37\frac{1}{2}$ Fuß im Durchmesser, 127 Fuß im Umfange, fast 120 Fuß Höhe und wird über 6 bis 7000 Jahre alt geschätzt, also weit über das von unsern Gelehrten angenommene Alter unsers Erdballs, und in die Berechnung der Indier übergehend.

Säulen, und die Wände sind mit Basreliefs geziert; das Tageslicht fällt durch die in den Felsen gehauene Löcher hinein.

Eben solche ungeheure unterirdische Gebäude finden sich auf der Insel Calfette und Elephanten, zu Dschegurseri, Keneri, Monpeseer u. u. alle von derselben Bauart und mit einer Menge in den Felsen ausgemeißelter Figuren ausgeziert, diese weit besser und freier als die spätern ägyptischen.

Hoch in den Gebirgen des Himalaya, von hohen Felsspitzen umgeben, liegt das vom Beherrscher Pandu in undenklicher Vorzeit erbaute Lakha Mandal, ein seit tausenden von Jahren verödeter Wallfahrtsort der Hindu, ein in Trümmern liegender Tempel, fast verschüttet durch den Herabsturz eines Berges, von welchem Ereigniß nicht einmal die Sage Kunde giebt. Im Innern aber steht eine ungemein große blaue Steinplatte mit Characteren oder Bilderschrift, die Niemand erklären kann.

Strabo, Plinius und Arian sprechen von einer uralten Hauptstadt des ungeheuern Reichs Indien, wahrscheinlich dem Polibothra der Alten in der von Mythen umhüllten Zeit, jetzt Canvoug am Ganges in Bengalen. Jetzt steht ein armseliges Dorf auf der großen wüsten Trümmerfläche.

Benares, in der Urzeit Kasi genannt, deren Ursprung in der Verborgenheit liegt, eine der großen Städte Indiens, mit 28,000 Häusern und 580,000 Einwohnern, 460 engl. (984 deutsche) M. von Calcutta, ist jetzt die Hochschule der Braminen und aller Hindu's, Indiens Athen. Dahin wallfahrten alle Gelehrten und Schüler, gewöhnlich studiren diese 10 bis 12 Jahr, und zwar die heiligen 4 Bücher Beths oder Veda (Grundtexte) in der seit 2000 Jahren ausgestorbenen, nur noch den Braminen verständlichen Sanscritsprache).

- c) Sanscrit. Sie ist gleich der Bramaischen und der unerklärbaren Keilschrift, die älteste, heilige, Braminen- und Buchsprache. Dies weit über 2000 Jahre alte Sanscrit ist in mehr als 20 Mundarten zertheilt, wunderbar gebaut, höchst reich, hoch vortheilhaft. Das Alphabet enthält 50 Buchstaben, und soll, der uralten Sage nach, vom Gott Panini, Vater der Sprachlehre, erfunden worden seyn, der sich wieder auf mehrere seiner Vorgänger beruft, darum wird dies Alphabet Dova-Nagary (Götterschrift) genannt. Jene Bücher oder Veda enthalten mehrere Abtheilungen sämtlich in Gesängen, Stansen und Versen, wunderbare Erzählungen vom Ursprung der Götter, des Brahma (Schöpfers), Vischnu (Erhalters) und Schiwa (Zerstörers oder Todes), also Anfang, Dauer und Ende aller Wesen, das die Sterblichen wieder zum Ewigen zurückführt. Die Seelenwanderung ist die bedingte Entsündigung.

Delhi am Dschumna mit 400,000 Einwohnern, die Residenz des großen Moguls. Ihr Gründer ist unbekannt und wahrscheinlich vor Zeiten die Hauptstadt Hindostans und Residenz des Königs Porus gewesen. Die verwitterten Trümmer ihrer Palläste, der Grabmäler ihrer Könige, besonders eine 245 engl. Fuß hohe runde Säule von rothem Granit, mit 5 Stockwerken, 156 Fuß im Umfange auf der Basis, und 304 steinernen Stufen bis oben hinauf zur Spitze.

Diese nur oberflächlich bezeichneten Ueberreste der uralten Vergangenheit zeugen von der Macht, der Kunst, dem Glanze und den Kenntnissen eines Urvolkes von welthistorischer Bedeutung, dessen wahrer Name aber so erloschen ist, daß er von den Braminen verschieden angegeben wird. Ihre Palläste sind in Trümmer zerfallen, die glänzenden Tempel verschwunden, alles still und öde in der umgebenden üppigen Vegetation.

Dies Ur-Indien bezeichnet mächtiger Reiche Schicksal und Fall, nur ihre unnachahmlichen Werke, noch in ihrer Verheerung und Verwilderung wunderherrlich, sind deutliche, vollgültige Sprecher, was die Bewohner und ihre Herrscher waren, und daß bei ihnen die höchste Geistesbildung und alle höhern Künste walteten, mithin auch Handel, Verkehr mit dem Auslande, Schriftsprache, Schreibekunst, Briefwechsel und Brieffenden. Man kann diesem zufolge nicht bei bloßer Ruthmaßung stehen bleiben.

Einen spätern Beweis, daß Briefwechsel und Brieffenden bei den Indiern, über 2000 J. v. Ehr. im Gebrauch war, gibt uns Diodor (lib. II. cap. 17 et 18), der den Ktesias^{d)} als Gewährsmann nennt. (Von diesem Briefwechsel des Indier-Königs Stabrobates s. das folg. Kap.)

Auch in der zweiten Hälfte des vorletzten Jahrhunderts bestätiget der berühmte Tavernier in seinen Beobachtungen die Meinung von den Brieffoten-Stationen: In Indien werden alle Schreiben und Briefe der Könige, Feldherrn und Landesbesitzer

d) Ktesias, Geschichtschreiber und Zeitarzt Artaxerxis II. Mnemon's (Herrschers) Königs von Persien, 405 vor Ehr. 1653 J. nach der Semiramis, und etwa 40 nach Herodot. Ktesias schrieb eine Staatssgeschichte der Assyrer und Perser in 23 Büchern, die bis auf wenige Ueberbleibsel verloren gegangen sind. Er entnahm seine Nachrichten aus Urkunden und Archiven des Königs. Diodor entlies aus jenen das Meiste seiner Geschichten. (Vöcher Gelehrten-Lexikon, S. 746. Ktesias).

hörden durch bestimmte Fußgänger verschickt, die sich in Entfernungen von etwa 2 ital. (4 deutsche) Meilen in Hütten an den Landstraßen aufhalten müssen. Sobald ein Bote bei einer solchen Hütte ankommt, empfängt der schon bereitstehende das Schreiben und läuft damit bis zur folgenden Station, von wo dasselbe von Hütte zu Hütte auf gleiche Weise bis zum Endpunkt gebracht wird. Vorstehende Betrachtungen erwogen, kann man fast nicht bezweifeln, daß in den Zeiten jener mächtigen Staaten im hohen Alterthum das Brieffenden, was gegenwärtig durch Fußläufer geschieht, wahrscheinlich durch bestimmte reitende Boten ausgeführt worden sey, mithin Brieffendungs-Anstalten — insgemein Posten genannt — vorhanden gewesen seyn müssen.

K a p i t e l 2.

Affyrien (Abiabene)

und Babylonien (Chaldäa).

Herodot, lib. I. cap. 168. 184. 193 und 202. — Diodor, lib. II. cap. 3. 7. 16 und 18. — Prophet Jonas, Kap. 3. v. 3. — Strabo, lib. XVI. §. 105. — Straß Handbuch der Weltgeschichte, 1830. B. I. S. 69 u. f. — Kohlrausch, Abriß der Weltgeschichte S. 6. — Prof. Leonhardi, Geschichte der Erfindungen S. 113 u. 12.

Reiche, deren Ursprung im grauen Alterthum der Sagen, Dichtungen und des Volksglaubens verschwindet, Affyrien (Babylonien), das seit dem Anfang der zuverlässigen Geschichte, 1694 Jahr bestand, 42 Könige zählt und unter diesen den Ninus, den ersten, den die Geschichte nennt, eine Semiramis, einen Baläus II., der ganz Vorder-Indien bezwang und den berühmtesten Sardanapal, mit dem das Reich unterging.

Durch die Heereszüge jenes gewaltigen Ninus I. (Gemahls und Vorgängers der Semiramis), des mächtigsten Eroberers in Asien, etwa 2110 J. vor Ehr. war das Affyrische Reich bis an Indiens Gränze, an den Nil und Tanais (ist Don) erweitert, Babylonien, Medien, Armenien, Mesopotamien, Persien und Aegypten unterworfen worden. In der Provinz Babylon, damals noch ohne Hauptstadt, gründete er Ninus, in der Bis bei Ninive genannt, am Tigris e), als Hauptstadt seiner un-

e) Nach Herodot lib. I. cap. 193 u. 202. — Diodor sagt lib. II. cap. 3 u. 7. am Euphrat.

geheuren Befitzungen, ein Viereck, 3 Tagereisen oder 480 Stadien im Umfange (12 deutsche M.) 150 Stadien ($3\frac{1}{2}$ deutsche M.) lang und 90 Stadien ($2\frac{1}{2}$ M.) breit, mit 100 Fuß hohen Mauern, oben 3 Wagen breit, und mit 1500 Thürmen, jeder 200 Fuß hoch.

Nach ihm regierte, 2058 J. v. Chr. seine Gemahlin Semiramis f), von der man viel, im Grunde aber wenig weiß, weil 500, ja 1000 J. nach ihr und als das Babylonische Reich längst untergegangen war, der Verlauf der Begebenheiten erst geschrieben worden ist, daher man kaum das Wahre von dem Erdichteten und das Wichtige von dem Werthlosen unterscheiden kann. Diese Semiramis erbaute bald nach der Verwüstung Ninive's von den Nebern, die Stadt Babylon, deren Mauer 480 Stadien (12 deutsche M.) im Umfange g), oben 50 Ellen Raum für 6 Wagen nebeneinander, 200 Ellen (nach Diodor nur 50) Höhe, 100 Thore von Erz und 250 Thürme hatte. Mitten durch die Stadt floss der Euphrat, an ihm lagen 2 königliche Palläste, innerhalb Häuser von 3 und 4 Stockwerken, und der Belusthurm oder Tempel, 2 Stadien im Gevierte, 819 Fuß hoch, also 179 Fuß höher als die höchste Pyramide in Aegypten (640 Fuß hoch) h) i).

Nach

f) syrisch: Taube. Sie war früher die Gattin des Statthalters und Selbstherrn Onnes, auch Menones in Syrien, der des Ninus Tochter zur Entschädigung nicht heirathen wollte, sondern sich aus Gram über die vom Ninus befohlne Wegnahme seiner Gattin erging.

g) Strabo lib. XVI. §. 105. gibt nur 385 Stadien ($9\frac{1}{2}$ deutsche M.), und die Höhe 32 Fuß an.

h) Herodot sah nach 1630 Jahren noch in dem von den Persern etwas zerstörten Babylon die Denkmäler der alten Hoheit, Ueppigkeit und des Reichthums der ungeheuern Stadt. Jetzt sind die Hauptreste etwa 2 engl. M. jenseits der Stadt Hillaß am Euphrat auf einer Stelle Babylons. Jene Reste sind der Belusthurm (der Tempel zu Babel), auch von den Arabern so genannt. Der Umfang beträgt 2266 Fuß, die höchste Höhe der Ruine 270 Fuß. An der Westseite steht noch ein Stück des Schloßes, einige 30 Fuß hoch von Ziegeln und Erdboden so fest verklebt, daß nur der Stein, nicht der Kitt, mit äußerster Gewalt zertrümmert werden kann. Im Innern steigt man in einen Gang und sieht die Stockwerke ganz so, wie Herodot sie beschreibt.

i) Der Schriftsteller Mariak Satina (140 J. vor Chr.) in Syrien, und der armenische Geschichtschreiber Moses von Khoren (500 J. nach Chr.) erzählen: Als Semiramis Armenien völlig unterjocht hatte, und mit

Nach einer langen Reihe von Friedensjahren beschloß die Königin einen Heereszug gegen den Indier-König Stabrobates auszuführen, dessen Staaten als die größten, herrlichsten und reich an Edelsteinen gepriesen wurden. (Diodor lib. II. cap. 16 bis 18).

Höchst merkwürdig und beweisend für das damals schon gebräuchliche Brieffschreiben und Brieffenden ist der Umstand, daß Stabrobates, vor dem Ausbruch des Krieges durch seinen Boten (Gesandten) der Königin ein Schreiben (grammata) überreichen ließ, in welchem er Schmähungen wegen ihres lieblichen Wandels aussprach und mit einem Schwur versicherte, sie freizugeben zu lassen, wenn er siegen würde. Semiramisachte beim Lesen des Briefes (epistoleh).

So ist durch Ktesias und Diodors Angaben bezeugt, daß weit über 2000 J. v. Chr. das Brieffschreiben und Brieffenden bekannt und im Gebrauch war. Herodot schweigt zwar von jener Begebenheit, er wird ihrer jedoch wahrscheinlich in seinen Assyrischen Geschichten gedacht haben, von welchen er im I. Buche, Kap. 193 spricht, die aber verloren gegangen sind.

Schon die Erfindung des Purpurfärbens, des Bergbaues, der Gewinnung der Metalle, der Sonnenuhren, der Gebrauch des Schwertes, Speißes, Schildes, die Baukunst in den Riesenwerken, die Bildnerei, die Anlegung der Wasserscheulen, die Steinschneidekunst, der Geldstempel, die Bezeichnung der Sternbilder, der wunderbare Stollenbau oder Tunnel unter dem Eu-

ihrem Herrn an den See Van lagerte, ließ sie von 4200 Arbeitern aus Assyrien, und 600 Bildhauern in Holz, Stein und Metal, in wenigen Jahren die Stadt Van mit ihren Wunderwerken erbauen. Der Professor Schulz in Göttingen sah auf seiner Reise im Orient, 1826, die im westlichen Theil Armeniens liegenden Trümmer dieser Stadt Van. Sie heißt im Lande: Schamiramakert, d. h. Stadt der Semiramis. Scholz ist historisch richtig. Tamerlan ließ die Stadt im 14ten Jahrh. zerstören. H. Schulz fand die verschonten Denkmäler noch ebenso, wie die griechischen Schriftsteller sie schildern, Säulen, Statuen, Monumente im Innern der Stadt, und geräumige in den Felsen gehauene Höhlen, an deren Eingängen sich große Inschriften befinden, deren Schriftzüge — wahrscheinlich die uralte babylonische Keilschrift — Jedem unbekannt, bis jetzt unentzifferbar sind, und alle von der Semiramis aufgeführten Denkmäler schmückten. Das Andenken dieser assyrischen Königin ist noch jetzt bei den Armeniern und Kurden sehr verbreitet.

phrat 2c. 2c. k). Diese Fälle der Entdeckungen und Anwendungen in Assyrien und Babylonien, vielleicht weit über tausend Jahr vor Moiss Zeiten — dieser Reichthum an Kenntnissen beweiset, daß eine Schriftsprache — wahrscheinlich die Keilschrift, oder welcher Art sie auch gewesen seyn mag — also auch ein Schriftwechsel und mit demselben, als Folgerung, ein Briefsenden zu Fuß, zu Pferde oder fahrend vorhanden waren. Es mußte vorhanden seyn, um nicht nur jene Künste im ganzen Reiche zu verbreiten und überall bekannt zu machen, sondern auch die Befehle des Landesherrn an die Statthalter in den Provinzen und an die Heerführer, und deren Berichte an den Herrscher zu überbringen, eine Anstalt, welche auch die Unterthanen benutzen konnten, und die man seit Jahrhunderten Couriere und Posten benennt.

K a p i t e l 3.

C h i n a¹⁾.

Marci Pauli Veneti de Regionibus orientalibus, 1671 lib. II. cap. 23. pag. 82 — Description de l'Empire de la Chine etc. par le Père Jean Baptiste du Halde, tom. II. pag. 68. — Straß Weltgeschichte. B. I. (China). — Rio Abhandlungen. — Macartney Gesandtschaftsreise nach China. B. II. Kap. 1. S. 40. — Bernardin de St. Pierre Description de l'Empire de la Chine.

Weit über viertausendjährige zuverlässige Jahrbücher setzen uns in den Stand, den Fortschritten der Chinesen in der Kul-

k) Diodor meldet im lib. II. cap. 9, daß Semiramis — also vor 3886 Jahren — unter jenem reisenden Fluß-Euphrat innerhalb sieben Tagen einen gemauerten Gang (Tunnel) von Ziegel und Erdbrech erbauen ließ, der 1 Stadium (600 Fuß) lang, im Innern 15 Fuß breit, 12 Fuß hoch und von außen rund herum mit einer 4 Fuß dicken Kruste von Erdbrech bedeckt war. Welch ein Wasserbau in jener Zeit und vollbracht in 7 Tagen gegen den so oft verunglückten Brünelschen in London, den jeder Engländer dennoch für ein acht brittisches Wunderwerk erklärt. In Liverpool ist am 31. Junius 1829 auch ein Tunnel, oder die große unter der Stadt weglaufende Eisenbahn vollendet worden, die noch steht und Jahrtausende stehen wird. Die Verfertiger waren aber auch andre Engländer wie die in London, und der Werken sieht freilich anders aus, wie die Temse. — Auch in Königsberg in Preussen ist unter dem Weizenfluß ein längst verschütteter Tunnel, im 14ten Jahrh. von den deutschen Ordensrittern, bei der Besignahme Samlands und Gründung der Stadt, als 500 Jahr vor den beiden englischen, erbauet worden.

l) Von den Einwohnern Tschou-foue (Mittelpunkt der Erde, auch das himmlische Reich) — von den Arabern Sin — von den Persern Tschin —

tur, in Kenntnissen und Wissenschaften zu folgen. Ihre alten Gedichte besingen nicht ein eingebildetes Reich von Göttern, wie bei den Indiern, sie beschreiben uns eine Ordnung der Dinge, wo der Mensch im Frieden die Erde bebauet, wo die Weisen das Land durchziehen, um Zwiste auszugleichen und manches neue Verfahren in Kunst und häuslichen Sachen zu lehren.

Die Dichtungen aus dem unbekannten Alterthum nicht beachtet, ist durch Berechnungen erwiesen, daß China über 2300 J. v. Ehr. unter den Kaisern des Regentenstamms der Hiao oder Y-a-o schon eine sehr mächtige und volkreiche Monarchie gewesen ist.

Ehe ihr Land von den Mongolen^{m)} überfallen wurde und als halb Europa noch in Finsterniß lag, stand dies Reich schon auf der höchsten Stufe der Ausbildung in Kenntnissen (z. B. der Polarität des Magnets, 2500 J. v. Ehr.) und in Künsten, in denen es seinen asiatischen und zum Theil den europäischen Zeitgenossen zuvor that. Seit dem sind freilich die Chinesen nicht fortgeschritten, und nach ihrem großen Lehrer Con-fu-tse (Confucius) 530 J. v. Ehr. ist kein solcher wieder erstanden; China kann nicht mehr Bewunderung erregen.

Die Größe dieses Reichs — 650 deutsche M. in der Länge, 375 M. in der Breite, 200000 Quadratmeilen Flächeninhalt, also acht mal mehr als ganz Frankreich — die Menge der Provinzen, jede regiert von einer Anzahl Mandarinen und Beamten abtufenden Ranges, und die ganze Staatsverwaltung in sich fordberten, seit der Gründung dieses von seinen Nachbarstaaten fast abgeschlossenen Kaiserthums, eine stete Verbindung mit einander, die nur durch einen mehrere Jahrtausende bestehenden Schriftwechselⁿ⁾ und dessen Sendungen bewirkt werden konnte. Dies

von den Mongolen, eigentlich vom Dschengis-Khan, dem Eroberer: Ka-ta-i (das Land der Sklaven) genannt.

m) Die Benennung: Tartaren für die ganze Nation ist unrichtig, sie gehört nur einem der 4 Völkersämme an, die zu dem großen Volke der Turken (nicht Türken) gehörten, nach dem Flusse Tartar sich benannten und dem berühmten Dschengis-Khan sich unterwarfen. Die ganze Nation nennt sich Moai, d. h. Mongolen, und so heißen sie im ganzen Orient.

n) Das jetzige, aus Baumwolle verfertigte Papier wurde erst unter der Regierung des Kaisers Häng-ho-ti oder Wü-ti, Dynastie Häng, 105

Befördern und Bestellen geschieht, wie schon im Alterthum, noch jetzt durch Couriere oder eigene reitende Boten.

Der Kaiser unterhält auf seine Kosten eine ungemessene Anzahl Pferde Behufs der Couriere, die von Peking nach jeder Provinzial-Hauptstadt gehen, und die Befehle an den Unter-König überbringen, dem die Depeschen von dem Statthalter (Koung-tou) eingehändigt werden. Der König schickt seine Befehle durch andere Couriere an die Städte der ersten Ordnung u. s. w. Die Courierposten sind zwar kaiserlich, bestellen jedoch heimlich auch Briefe an Privat-Personen. Sie bringen die Berichte an den Kaiser mit einer Schnelligkeit, die kaum von den neuesten Europäischen Verbesserungen in diesem Fache übertroffen wird, denn Depeschen auf 150 engl. (30 deutsche) Meilen sind nur einen Tag unterwegs.

Die Schreiben des Kaisers und die Berichte an ihn werden in einen flachen Beutel gesteckt und dieser vom Reiter um den Leib gebunden. Unten an dem Beutel hängen Schellen, um die Ankunft des Couriers an den Stationsort anzukündigen, wo ihn ein andrer Courier ablöst. Diese Wechselörter liegen etwa 10 bis 12 engl. ($2\frac{1}{2}$ deutsche) M. von einander entfernt.

Der Venetianer Marco Polo — der erste Europäer, welcher (1271) China durchreiste — sagt: Von der Stadt Cambalu (tartarisch, Peking, Nordstadt, chinesisch) führen viele Landstraßen nach den benachbarten Provinzen, in welchen Ablager mit den schönsten Häusern vorhanden sind, in denen sich die Abgeordneten und Boten des Königs (kaiserliche Couriere) aufhalten. Jene Ablager werden tartarisch: Lamb, chinesisch: Jan-li auch Jan-li, d. h. Pferdewechsel, genannt. Denn 3 bis 400 Pferde stehen stets bereit für diese Boten, welche von hier reisend nach 25,000 Schritt andre Stationen finden, und so geht es in gleicher Ordnung und Entfernung bis zu den entlegensten Gränzen des Reichs. Auch in den ödesten und waldigsten Gegenden, wo irgend eine Wohnung ist und sich Menschen aufhalten, findet man eine königliche Station. Lebensmittel für die Leute und Futter müssen die nächsten Städte liefern.

J. v. Chr. erfunden. Vorher waren Brettchen aus Bambusrohre im Gebrauch, auf welchen, wie noch jetzt, die Schriftzeichen mit dem Pinsel und schwarzen oder rothen Lusch gemalt werden. Man kennt die Zeit der Einführung dieser Schreibkunst nicht mehr.

Da Halde, 400 J. nach Marco Polo, zur Zeit der Regierung des so weisen, allmächtigen Can-hi, meldet: Allenthalben, wo Stationen angelegt sind, befindet sich ein Mandarin, der die Aufsicht hat. Die Postpferde gehören insgesammt dem Kaiser, und Niemand als die Couriere und Abgesandten des Kaisers darf sich ihrer bedienen. Diejenigen Couriere, welche die Kaiserlichen Handschreiben und die Befehle der Hofgerichte und vornehmen Hofbeamten überbringen, führen solche in einer verschlossenen Tasche, die mit gelben Seidenzeuge überzogen ist, auf dem Rücken hängt und auf einem Sattelkissen ruht. Diese Gattung Couriere sind in der Regel Männer vornehmen Standes und werden von einigen Reitern begleitet. Gewöhnlich müssen sie 50—60 Lys (5—6 deutsche M.) zurücklegen, ehe sie frische Pferde erhalten. Die meisten Stationen (Pferdewechsel) liegen 50 Lys (5 deutsche M.) von einander.

Die Couriere untern Ranges nehmen gegen eine kleine Belohnung Privatbriefe zur Bestellung mit, jene werden unter dem Rocke verborgen, und diese Boten sind es, deren sich die Mandarinen für die gewöhnlichen Berichte an die Regierungen, Staatsbeamten und in eigenen Angelegenheiten bedienen. In China ist durch keine Briefpost für die allgemeine Bequemlichkeit des Volks gesorgt, das freilich höchst selten lesen, noch weniger schreiben kann.

Außer diesen Courieren sind noch Kaiserliche Fußboten, an den Landstraßen in besondern Herbergen wohnend, die sich stets bereit halten müssen, die empfangenen Briefe bis zum nächsten Wechselorte schnell zu überbringen. Jeder Bote hat einen Gürtel mit daran hängenden Glöckchen, um den Leib gebunden, sobald diese Glöckchen gehört werden, erwartet der vorbereitete Bote den ankommenden, übernimmt das Briefpaket und wandert sogleich bis zum folgenden Ablager. So werden Briefe, kleine Pakete, selbst Früchte, in kurzer Zeit an Orte gebracht, die 10 Tagereisen (chinesisch: Uchan, jede zu 30,000 Schritt gerechnet) entfernt sind. Diese Fußboten werden aus der Staatskasse besoldet.

Die Chinesen reisen theils zu Pferde, theils in Sänften zu 2 und 4 Trägern, oder in Wagen, zu welchen die Gastwirthe, oder besondere Fuhrleute jedes Orts die Gespanne für ein verdingenes Lohn geben. Alles ist Privatsache.

Die Mandarinen sorgen für den guten Zustand der Wege, die breit, geebnet und gepflastert sind, jede Vernachlässigung wird strenge bestraft. Berghöhen sind abgetragen, Felsen gesprengt, Thäler und Schlünde ausgefüllt und hängende Brücken errichtet worden, die auf gespannten Tauen ruhen. In mäßigen Entfernungen stehen sehr gut eingerichtete Wirthshäuser am Wege. Der stete ungeheure Staub zwingt jeden Reisenden, eine Larve mit Augengläsern vor dem Gesicht zu halten.

Ein Paß in chinesischer und tartarischer Sprache, vom Kriegsgouverneur, dem Tribunal und andern hohen Staatsbeamten unterzeichnet und besiegelt, sichert überall ein schnelles Fortkommen, eine gute Aufnahme und ein schleuniges Gestellen der im Paß bestimmten Anzahl Pferde oder Barken.

Man reiset auch in Sänften. Die Träger stehen unter einem Vorsteher, der alles besorgt; die Zahlung für das Fortbringen eines Reisenden und seines Gepäcks ist festgesetzt und wird voraus entrichtet. Die Träger laufen $1\frac{1}{2}$ deutsche M. in einer Stunde.

Unter dem Kaiser Tschit-Hoang-Ti, etwa 240 J. v. Chr. wurden die Wagen erfunden, mit Pferden, Esel oder Ochsen bespannt, und zum Fortbringen der Menschen und Lasten gebraucht.

Waarensendungen geschehen entweder durch Lastträger, welche eine eigene Zunft unter einem Ober-Aufseher bilden, oder auf einem einrädri gen Karren, beide Arten nur bis zur nächsten Stadt.

K a p i t e l 4.

J a p a n.

Die Japanische Sprache, mit keiner in ganz Asien übereinstimmend, die Lebensweise, Gebräuche, Religion und Gemüthsart sind den Einwohnern allein eigen, sie haben darin nicht die entfernteste Aehnlichkeit mit den Nachbarn, den Chinesen. Das Volk ist das gebildetste und das verständigste in ganz Asien.

Von diesem Inselreich, — in 3 großen und 35 kleinen Inseln bestehend, entdeckt von eben dem Marco Polo, und Sinprangi, auch Sipangu von ihm genannt — ist Nipon das Haupteiland mit den 2 Residenzstädten, Jedo, des weltli-

den Kaisers (Tenka-Suma, Monarch unter dem Himmel) und Miako, des geistlichen (Dairi), 350 japanische (210 deutsche) Meilen lang und enthält fast 8000 Quadratmeilen Flächeninhalt mit einer Menge Städte und Flecken. Die Staatsanstalten gehören dem Hauptregenten oder dem weltlichen Kaiser.

Etwa 660 Jahr vor Christo — also in den Regierungszeiten des Tullus Hostilius, und 105 J. vor Cyrus — in der dritten Periode der japanischen Monarchie, nach unverwerflichen Jahrbüchern und zuverlässigen festgesetzten Zeitrechnungen, regierte Syn-Mu-Ten-Do der Erste, von ihm sollen die noch bestehenden Einrichtungen und Anstalten eingeführt worden seyn, mithin auch das Courierwesen und Befördern der Reisenden.

Tag und Nacht stehen kaiserliche Fußboten zum Fortbringen der landesherrlichen Schreiben und der Berichte der Landesbehörden, in Staatshäusern bereit, worin auch die Reisenden alle Bequemlichkeiten finden; diese Stationen sind nach der örtlichen Beschaffenheit, 1 bis 4 Meilen von einander entfernt.

Es laufen stets 2 Boten zusammen, damit, wenn Einem ein Unfall begegnet, der Andre den Dienst versehen und mit dem Briefkasten bis zur folgenden Station eilen kann. Der Briefkasten, schwarz lakirt, und mit dem kaiserlichen Wappen bemalt, wird mittelst eines Stabes, woran er befestiget ist, auf der Schulter getragen. Jeder Bote hält eine Glocke in der Hand, auf deren Laut jeder Begegnende, selbst der Zug eines Fürsten, ausweichen muß, und womit er auch seine Ankunft auf der Station ankündigt.

In den vornehmsten Städten, Flecken und Dörfern sind an den Landstraßen Stationshäuser (Sjuku auch Si-u-ku), in denen man eine Menge Boten, Träger und Pferde um einen bestimmten Preis jederzeit haben und die nicht weiter gemieteten Menschen und Thiere wechseln kann. Diese Häuser sind jedoch nicht zur Beherbergung, sondern nur zur Pferdestallung und zum Aufenthalt der Dienstkleute bestimmt. In einer abgesonderten Wohnung besorgen Buchhalter und Schreiber die Verwaltung und legen die Rechnung darüber der kaiserlichen Kammer ab.

Die Reisekosten sind durch das ganze Reich festgesetzt und von der einen Siuku (Station) bis zur folgenden nach der Entfernung, der Beschaffenheit des Weges und dem Futterpreise genau berechnet. Man bezahlt für jede Meile ($\frac{1}{2}$ deutsche) für ein mit zwei Felleisen und Bettzeug beladenes Pferd (Rowik:

lakki) zu reiten 33 Senni, für ein bloß gefatteltes Pferd ohne Gepäck (Karoſiri) 25 Senni o).

Jeder Reisende hat einen Fächer, auf welchem alle Landstraßen, die Ortsentfernungen, die Reisekosten und die Preise der Lebensmittel in den Gasthöfen bemerkt sind.

Die Courier- oder Botenstraßen sind durchgehends breit und mit Bäumen eingefast, und jeder Meilenpunkt auf beiden Seiten des Weges mit einem aufgeworfenen Hügel bezeichnet, auf dessen Spitze ein Baum steht. An jeder Kreisgränze zeigt ein Pfeiler den Namen des Statthalters. Die Entfernungen werden von der Brücke in der Hauptstadt Jedo — als dem angenommenen Mittelpunkt des Reichs — gerechnet.

K a p i t e l 5.

A e g y p t e n.

Homer Ilias IX. 381. u. f. — Herodot lib. II. cap. 35, 82, 96 u. 103. — Diodor lib. I. cap. 50 u. II. cap. 45, 46, 53, 54. — Kohlrausch Weltgeschichte, S. 6. — Straß Strom der Zeiten und dessen Handbuch der Weltgeschichte, B. I. S. 46 u. f. — Convers. Lexik., B. IX., S. 874. (Theben) — Schmidt Abhandlungen. — Champollions Briefe im Moniteur. — A. Niem Geschichte der ägyptischen Architectur, B. III. cap. 6, S. 84. — Rio Abhandlungen. — Bredow alte Geschichte. — Description de l'Egypte par Lancret. — Eduard Pocock Reise nach dem Orient 1636. ic. ic.

Aegypten, (in der Bibel: Mizraim) das sogenannte Land der Wunder, (Herodot lib. II. cap. 35.) ist eines der ältesten Reiche, denn von Thebens Erbauung und den ersten Beherrschern ist kaum eine dunkle Kunde vorhanden. Schon im grauen Alterthum regiert von Königen durch Landesgesetze, das Volk in abstufender Ordnung (Kasten oder Klassen) vertheilt, die Priester im Besiß der Staatsgewalt und höhern Kenntnisse, welche, nach

o) Senni sind dünne, runde Scheiben von Messing, $1\frac{1}{2}$ Zoll im Durchmesser mit dem kaiserlichen Wappen und einem viereckigen Loch in der Mitte; sie werden auf eine Schnur gereiht; 600 Senni betragen $3\frac{1}{2}$ holländische Gulden (2 Thlr. 3 Sgr.) Silber wird beim Handel zugewogen.

den Forschungen bewährter Reisenden, wahrscheinlich aus dem angränzenden noch weit ältern Nubien herüber kamen, und besonders der wichtige Karavananhandel, dies waren die Grundpfeiler des ägyptischen Staats. Noch weit imponirendere Zeugen des hohen Alterthums und der Kraft jenes mächtigen Reichs treten in den Ueberresten ihrer Werke hervor.

Wahrscheinlich von Indien her, längs dem persischen Meerbusen und der Spitze Arabiens, durch Abyssinien und Nubien kam die Civilisation nach Aegypten, gleichwohl sind die Religion, Einrichtungen, Künste, noch mehr die Denkmäler völlige Gegenstände von denen in Indien. Die so hoch gefeierten berühmten Bautrümmer in Aegypten tragen nicht das Gepräge eines großen Gedankens, die Einförmigkeit des Stils, die Nicht-Eleganz ihrer Form und die massiven Dimensionen beweisen die Plumpheit des Geschmacks. Champollions und Youngs Entdeckungen bestätigen dies Urtheil. Eben so ist es fast zur Gewißheit geworden, daß in jener dunkeln Zeit fast ein ganzer Volksstamm aus Indien unter dem Könige Amenophis (Memnon) über Merde (Abyssinien und Nubien) nach Aegypten gewandert sey, als nur dessen Obertheil bewohnbar, Mittel-Aegypten noch ein Sumpf war und Unter-Aegypten durch das Zurücktreten des Nils und Mittelmeers sich erst zu einem Lande bildete. Zu welchen Zeiten aber alles dies begann und sich fest gestaltet hatte, wird wohl jedem Forscher ein undurchdringliches Geheimniß bleiben.

Nicht der wilde Omar, zweiter Kalife nach Muhamed (634 bis 644), ließ in Alexandrien die Badestuben und Backöfen mit der berühmten Bibliothek von 800,000 Bänden heizen, wie man allgemein glaubt, sondern 250 Jahr vor ihm bewirkte die Unvernunft und Glaubenswuth des dortigen Bischofs Theophilus — in den Regierungsjahren Theodosius des Großen (379 bis 395) — daß der Pracht-Tempel des Jupiter Serapis, in welchem die größere Hälfte der Büchersammlung aufbewahrt stand, zerstört, und die Schriftrollen theils verbrannt, theils

p) Theophilus fand im J. 391 bei der Besignahme eines banfälligen Backstempels, der ihm zur Einrichtung einer christlichen Kirche angewiesen worden war, in den geheimen Grotten eine Menge unzüchtiger Bilder, welche der heilige Mann in der Stadt umher-tragen ließ. Die Heiden, ergrimmt über diese Entweihung ihres Gözen, erregten einen Aufruhr,

zerstrenet und vernichtet wurden, wie der Geschichtschreiber Pausanias Orosius (Priester von Tarragona in Spanien und Schüler des heil. Augustin) der im 5ten Jahrhundert, also 120 Jahre vor Omar, lebte, behauptet, denn er sah nur 1½ Jahrhundert nach der Vollführung jener Gräuelt, noch die leeren Schranken, und hörte die Verwünschungen.

So sind denn die Schriften auf immer untergegangen, welche uns über die Verfassung und Anstalten der verschwundenen Völker belehren würden. Nur die Inschriften und Bilder in den verfallenen Denkmälern muß man deuten, um zu errathen, was geschehen ist und bestand, wenn der aufgefrischte, oft höchst abgeschmackte Plunder der sinnbildlichen Götterlehre, von schlauen Priestern und finstern verdrehten Köpfen erdacht, unberührt und abgeschieden bleibt.

Theben 9), im Thale einer runden Bergkette, 6 Stunden im Umfange, war die erste in (Ober-) Aegypten erbaute Hauptstadt, deren Gründerr), Landesfürsten und die Staatsgeschichte in undurchdringliche Dunkelheit gehüllt sind, so wie noch kein Chronologe vermochte, das Verzeichniß der Thebaischen Könige in Ordnung zu bringen. Dies Theben, 140 Stadien (3½ deutsche M.) im Umfange, mit 100 Thoren (Pallästen), mit seinen kolossalen Prachtgebäuden, 4 auch 5 Stockwerke hohen Häusern, einem Tempel, 14 Stadien (über ½ deutsche M.) im Umfange, 24 Fuß starken, 45 Ellen hohen Mauern, im Innern 134 größte Säulen, außen einige ungeheuer große Grotten, die vielen Grabmäler der Könige), deren Name Niemand kennt, Chamus

wurden aber überwältigt, und Theophilus bewirkte, zur Strafe und um der Ehre Christi willen, die Zerstörung jenes Haupttempels und der Bücher. (Muratori, B. II. p. 597. V. Vagi, Theodoretus, Sozomenus, Rufinus u. Werke).

q) Diospolis magna, die große Sonnenstadt, längt den beiden Ufern des Nils, wo jetzt das Städtchen Karnak und die Dörfer Sarnu, Medinet oder Luror und Keddine liegen. Homer (1000 J. v. Chr.) sagt Illade IX. 383, daß Theben hundert Thore habe.

r) Diodor lib. I. cap. 45. nennt ihn, nach der Priester-Sage, Ruspis II., der 1400 Jahre nach dem ersten Könige Menes regierte.

s) Eigentlich Grabpalläste, mit dem Meißel tief in den Felsen des Berges Wiban-el-Mosuf grotenartig ausgehauen, und ganze Reihen Gemächer mit Bildnissen der Beherrscher aus der 19. Dynastie. Also 18 Regentenstämme waren schon angetroffen, ehe Theben gegründet wurde.

pollion glaubt, sie entziffert zu haben. Diese Werke, noch in ihren Trümmern prangend, bekunden die Macht und Kunstfertigkeit des damaligen Volks.

Es ist unstreitig, versichert Champollion, daß die Pyramiden¹⁾ in Sakhara und Dahour (niedriger als die von Ghize) nach des Manetho²⁾ Chronologie — die sich so häufig bestätigt hat — wenigstens vor siebentausend Jahren erbauet wurden. Sie sind demnach mit die ältesten Denkmäler unsrer Erde, welche nächst denen in Indien und dem Belusthurm in Babylon, als Anfangspunkte der Geschichte sichtbar sind.

Jahrhunderte, vielleicht 1000 Jahr nach Thebens Entstehen, erbaute, der Sage nach, Menes oder Manes³⁾ (2900, nach Einigen 2200, nach Diodor 3880, nach Schölls Berechnung 2235 J. vor Chr.), jener bekannte erste König, das große und reiche Memphis⁴⁾ in Mittel-Aegypten, als dasselbe sich völlig

1) Abgeleitet nicht von dem griechischen Πύρ, das Feuer, sondern von dem koptischen Piramoue, Höhe, Sonnenstrahl. Die erste Pyramide soll, dem Glauben nach, König Cheops, 1146 J. v. Chr. und 6 Jahrhunderte nach Sesostriß erbauet haben. Die höchste der noch vorhandenen 40, beträgt 500 Fuß, die Grundfläche 72,000 Quadratuß, auf einer Anhöhe von 30 bis 100 Fuß über dem Wasserspiegel des Nils, von welchem ein $1\frac{1}{4}$ M. langer Damm bis zur Anhöhe führt. Wunderbar ist es, daß in Mittel-Amerika, nahe vor Cholula in Alt-Mexiko ebenfalls Pyramiden stehen, die eine weit größere Grundfläche haben, als die größte in Aegypten, nämlich 640 Fuß in den Grundlinien, jedoch nur 170 Fuß Höhe. — Wie kamen die Erbauer in Aegypten und in Mexiko auf den gleichen Gedanken, diese ungeheuern Steinmassen zu errichten, die man sonst nirgend auf unsrer Erde findet, und welche sind die ältern? —

2) Manetho, Oberpriester in Heliopolis, in der Regierungszeit des Ptolemäus Philadelphus, 260 J. vor Chr., Verfasser einer Chronik von Aegypten bis zur Zeit des Darius Codomannus. Scaliger in seiner *Emendatio temporum*, und Flav. Josephus in der Abhandlung: von dem Alterthum der Juden wider den ägyptischen Geschichtschreiber Hysionem, Buch I. §§. 14. u. 15., S. 674—676 u. S. 26., S. 686 haben einige Bruchstücke aus dem verloren gegangenen Werke aufbewahrt.

3) Herodot lib. II. cap. 93. nennt ihn Menes, — Diodor lib. I. cap. 50. aber Mchoreus, in dessen unbekannter Regierungszeit soll die Erstörung von Theben nach Memphis verlegt worden seyn. Theben ward wegen seiner Empörung, vom Könige Ptolemäus Pauthrius, 82 J. v. Chr. erobert und fast ganz zerstört.

4) Memphis, 150 Stadien, ($3\frac{1}{2}$ deutsche Meilen) im Umfange, von den Steinen des nahen Berges Theora erbauet.

in urbares Land verwandelt hatte. Sie war also die zweite Hauptstadt dieses wichtigen Priesterreichs, in welchem Abraham (2000 J. vor Ehr.) bei seiner Ankunft in Aegypten schon einen glänzenden Hofstaat fand, und 300 J. nachher, zu den Zeiten Josephs und des Auszugs der Israeliten, ein blühender und mächtiger Staat.

Nach 403 Jahren bestieg Sesostris^{x)} (Anbeter der Sonne), ägyptisch Rhamses der Große, den Thron als erster Memphischer König, und mächtiger Eroberer bis Indien hinauf, 1580 J. vor Ehr.

Alle Wissenschaften, deren vormaliges Daseyn durch die Denkmäler beglaubiget wird — das Verbreiten und Bekanntmachen der Geseze im ganzen Lande und in den unterworfenen Provinzen — der Handel im Innern und mit dem Auslande möchten wohl die Richtigkeit meiner Behauptung bekräftigen, daß mit der Schriftsprache eine Einrichtung, sey es durch reitende oder Fußboten, oder andere landesherrliche, oder Privat-Anstalten mußte vorhanden gewesen seyn, um die Befehle des Monarchen, die Geseze und den Schriftwechsel an die Bestimmung kommen zu lassen.

Diodor (lib. I. cap. 70.) bezeugt, daß, nach Vorschrift der strengen Landes-Geseze, jeder König bei Tages-Anbruch aufgestanden sei und zuerst die eingegangenen Briefe (Berichte) gelesen habe, damit er genaue Kenntniß von allen Ereignissen in seinem Staate erhalte und seine Befehle darauf mit ruhiger Ueberlegung abfassen könne. Die allmächtige Priesterkaste sorgte für das Befolgen jenes Gebots, dem der Regent sich fügen mußte, sie war die heilige Inquisition und der Jesuiten-Orden ihrer Zeit.

Der dänische General-Consul, Professor und Akademiker Georg Zoëge (starb 1809) in Rom), der größte frühere Forscher in Hinsicht der ägyptischen Alterthümer, sucht in seinen Abhandlungen zu beweisen, daß in Aegypten schon früh eine Buchstabenschrift — mithin auch das Briefschreiben und Briefsenden — vorhanden gewesen sey. Auch Denou sagt in der Vorrede seines Werks über Aegypten: Auf den uralten Basreliefs

^{x)} So schreibt Herodot lib. II. cap. 102. den Namen. — Diodor lib. I. cap. 53. nennt ihn Sesoosis. Einige Xenosis, Sethos auch Sethosis.

habe ich schreibende Personen abgebildet gesehen, und eine Papyrusrulle gefunden, welcher gewiß viertausend Jahre den Rang des ältesten Buches geben. Herodot (lib. II. cap. 36.) behauptet, daß die Aegyptier von der rechten zur linken Hand schrieben, mit Zahlzeichen rechneten und zweierlei Schrift hätten, wovon die eine die heilige oder allegorische (Bilderschrift), die andere die gemeine, oder vereinfachte (enchorische, demotische) heiße.

Dies möge genügen, die Behauptung zu begründen:

daß in Aegypten schon in den frühesten Zeiten Briefwechsel, folglich auch Staats- und Landes-Boten-Anstalten im Gebrauch gewesen sind.

Die Beweise für das hohe Alterthum des Schriftwechsels und des daraus folgenden Briefessendens — Posten genannt, wenn dieser Ausdruck deutlicher ist — bei den ausgestorbenen Nationen kann man nur aus den noch bis zu uns verbliebenen Denkmälern hernehmen. Denn außer den biblischen Büchern und dem Herodot, der doch auch erst nach vielen Jahrhunderten lebte und schrieb, sind aus jener Urzeit keine Schriften vorhanden, die uns belehren können. Auch selbst im Fall ihres Daseyns, bleibt die Voraussetzung, ob jene Schriften von uns zu lesen und zu übersetzen seyn würden). Wird doch von einem Reisenden im Orient und den Gelehrten Klaproth (*observations critiques*, Paris 1829), Wilkinson und Dujardin dem Champollion der höchst gewichtige Vorwurf gemacht, daß er nichts weniger als die Hieroglyphen enträthelt, kaum die Namen richtig herausgefunden habe.

K a p i t e l 6.

Bei den Hebräern.

Bredow Handbuch der alten Geschichte, S. 118 u. f. — Strom der Zeiten v. Dir. Straß. — Die Bibel. — Convers. Lexikon,

1) 2. B. die bis jetzt unerklärbare Keilschrift auf babylonischen und alt-persischen Denkmälern, aus keilsförmigen Strichen in allerlei Richtungen bestehend. Sie war die heilige Steinschrift, und hat mit der aramäischen,

B. IV., S. 625 u. 786. — J. J. Schmidt Einleitung zur biblischen Geschichte, Thl. I., V. u. VII. — Adrianus Reland. Palaestina lib. I. cap. 1. pag. 398. — Neues Archiv für die Paestoral-Wissenschaft, 1822. Th. I., S. 213 u. 10.

Ein Zufall, daß in einem sandigen und bergigen Winkel Syriens aus den Nachkommen eines einzigen frommen Mannes (Abrahams) ein Volk entstand, welches, ungeachtet seiner politischen und bürgerlichen Unwichtigkeit, doch die erhabensten Hoffnungen in sich nährte, fast beständig mit den Gefahren seiner gänzlichen Vernichtung zu kämpfen hatte, und dennoch unter eben den Stürmen der Zeit wunderbar erhalten wurde, in welchen die blühendsten gewaltigen Reiche unsrer Erde längst untergegangen, von vielen mächtigen Völkern sogar die Namen erloschen sind. Welches Band erhielt bis auf den heutigen Tag ein so oft, so grausam, so gänzlich zerstreutes Volk noch immer zusammen? Es war und ist noch die Hoffnung, zu welcher begeisterte Seher, die Propheten, dasselbe so dringend aufgefordert hatten. Dies ist der Volksglaube.

Eben so wunderbar, gerade einen der wichtigsten und zuverlässigsten Beweise einer im hohen Alterthum schon dagewesenen Schriftsprache, folglich auch des Schriftwechsels und Versendens durch Boten, liefern uns diese Hebräer, damals das aufgeklärteste Volk im Sinn ihres geläuterten uralten Glaubens an den einigen Gott. In Beziehung auf Macht und Einfluß, freilich erst zu den Zeiten der Könige David und Salomo, 1055 vor Ehr. und 495. J. vor Syrus anfangend, nach neuern Berechnungen, denn die der Israeliten sind verwirrt und darum ist auch die Richtigkeit der Jahres-Angaben in ihren heil. Büchern stets zu bezweifeln z).

oder althebräischen und altchristlichen große Aehnlichkeit, deren vermeintliches Alphabet im jüdischen Gebetbuch Migdol Os (Thurm der Stärke) steht.

- z) Ein Reihspiel gibt die Zahl 40, die in den alten Sprachen des Orients nichts weiter als: viel bedeutet. Sie kommt im alten Testament oft an Stellen vor, wo ihre Bedeutung mit dem Vorhergehenden oder Nachfolgenden im offenbaren Widerspruch steht. So war Moses 40 Jahre in den Bergen, die Israeliten 40 Jahre in der Wüste; so heißen die Ruinen von Perspolis die 40 Säulen, obgleich nur 19 stehen, und vollständig 206 waren. Perser, Araber und Türken gebrauchen noch jetzt das Zahlwort 40 für eine Menge und unbestimmte Größe.

Es läßt sich nicht denken, daß die Juden, als rohes Hirtenvolk, vor der Einwanderung nach Gosen in Aegypten, eine Jahresrechnung hatten, also auch keine genaue Zeitbestimmung für Begebenheiten. Erst seit Moses Zeiten scheinen sie ein regelmäßiges Jahr von 12 Monden; Monaten angenommen zu haben, das sie wieder mit dem Sonnenjahr in Uebereinstimmung zu bringen suchten. Außerdem unterschieden sie, das Kirchen- und das bürgerliche Jahr, kannten aber keinen allgemein angenommenen Zeitpunkt, von welchem an sie rechneten. Wie kann nun nach diesen verwickelten vierfach sich durchkreuzenden Berechnungen etwas sicher bestimmt werden a)? Die jetzige Zeitrechnung der Juden ward erst im 11ten Jahrhundert nach Christo eingeführt und die Erschaffung der Welt bis zur Geburt Christi auf 3761 Jahre festgesetzt.

Der ursprüngliche Sitz dieses Volks war in Syrien, bestimmt in Mesopotamien b). Tharah, Emir oder Fürst einer

a) Eine zweite Bestätigung. Die im Vatikan (1828) gefundene syrische Handschrift, *Hora Syriaca* genannt, meldet: „Die Tochter des Pharaos (d. h. König), welche den Moses (Moseh oder Moüdschah, der aus dem Wasser Geogene) erzog, hieß Thermutis und ihr Vater Menophma-in. Diesem folgte Amenophis, und diesem Horus 48 Jahr. Im 23ten Jahr der Regierung des Horus, da Moses 23 Jahr alt war, beschloß der König, ihn in den Krieg zu senden gegen das Volk Eusch. In diesem Kriege unterwarf er die Königsstadt Schaba, welche nachher vom Cambyses, dem Weidkönig, den Namin Meda erhielt. Moses, der Sieger, heirathete die Tochter des Königs von Eusch, welche Tharbi hieß und durch deren Hilfe er die Stadt erobert hatte. Zu dieser Zeit war Moses 30 Jahr alt, und es war das 330te Jahr der Verheißung Abrahams.“ — Welch eine Zusammenstellung von Begebenheiten und Jahren, von denen nichts mit der Bibel übereinstimmt (2. B. Mose Kap. 2—10.)! Nach Champollions Entdeckungen sind die 48 Regierungsjahre des Horus richtig. — Aber noch wunderbarer: Ein nordamerikanischer Offizier hat den größten Theil der Bibel in die Sprache des indianischen großen Stammes der Schippewähs übersetzt, und die auffallende Ähnlichkeit der Genesis (das erste Buch Mose) mit den eigenen Traditionen der Indianer erregt ein großes Interesse. (Spanische Zeit. 1830, No. 40, S. 5). Woher dieser Zusammenhang?

b) Bei den Griechen, im Grundtext aber: Kram Naharajim (Fluß-Syrien), im Arabischen Al Giza oder Dscheslrah genannt, zwischen den großen Strömen Euphrat und Tigris, umgeben von Assyrien, dem weißen Arabien, Armenien und Babylonien. Diese genannten Reiche, so wie deren Sprache wurden mit dem allgemeinen Namen Kram bezeichnet.

Nomadenhorde, ein Nachkomme Arams, des Stammvaters oder Oberhauptes der Babylonier, Assyrier, Israeliten, Armenier und Phönizier, dieser Tharah verließ Ur, im nördlichen Mesopotamien, um in das fruchtbare Kanaan zu ziehen. Nur Abraham, sein Sohn und Nachfolger (nicht Nachahmer) im Regieren, kam mit seiner Familie und Horde über den Euphrat ins gelobte Land, wo er von den Einwohnern Hebräi (der Jenseitige oder Fremdling) genannt und Stammvater der Hebräer (Fremden oder Ausländer) wurde. Die damaligen Könige, mit welchen Abraham theils manche Handel und Fehden hatte, theils Bündnisse schloß, waren nichts weiter als die Herren eines Bezirks mit einigen Dörfern, in welchem eine Anzahl Einwohner beisammen lebte; so waren die Könige von Kedor: Laomor, Gerar &c. &c. Dies herumziehende Hirtenvolk hatte, wie die Bücher der Juden sagen, Schriftsprache, die von jenem Urvater Aram fortgepflanzt seyn soll, die babylonische, assyrische, hebräische, chaldäische, armenische, überhaupt die alt-syrische in sich begreift, und als Gesamtsprache, die Aramäische heißt. Die Schriftzeichen aber (wie man glaubt die unerklärbare Keilschrift) kennt man nicht mehr.

Man wird sich erinnern, daß auf David's und Salomo's Befehle die im ganzen jüdischen Staate und in den Nachbarländern zerstreut gefundenen Schriften der Hebräer gesammelt, daraus der ganze Anfang der heil. Bücher oder des alten Testaments gebildet, und diesem in der Folge als Anhang die spätern theils historischen, theils moralischen Schriften hinzugefügt wurden. Hierbei muß nicht vergessen werden, daß diese Schriften, mit Ausnahme der Psalmen, von Priestern verfaßt und gesammelt worden sind^{c)}, die ihren Haß und Abscheu gegen alles, was nicht Jude, oder was ihnen sonst entgegen war, oder nicht blindlings folgte; auch in ihre Erzählungen übertreben.

Unter

c) Bis Moses war die Aramäische oder Grundsprache (allgemeine) der Syrer, (Jehudäer), Assyrier, Phönizier, Babylonier und Juden, rein, nach Moses und weiter bis Salomo mit fremden Wörtern vermischt. Da die 5 Bücher Moses (Thora) größtentheils in dieser vermischten Sprache geschrieben sind, so liegt darin die Ueberzeugung, daß sie zu David's Zeiten, also 500 Jahr nach Moses, verfaßt seyn können, und die von ihm selbst in der reinen Sprache geschriebenen, noch aufbewahrten Gesetze und zwar allein das 2te und 3te Buch Mose (Exodus und Leviticus) eingeschaltet worden sind. Auch der Umstand, daß von

Unter der strengen Zucht der Geistlichen blieben denn auch Geist und Sitten ungebildet, die Sprache arm und ohne Regeln, ihre Lieder und Gedichte ohne Versmaaß, ihre Geschichtsbücher wenig anziehend, die bildenden Künste durch die Religion verboten, und das gemeine Volk nur zu den gröbsten Arbeiten geschickt. Die kunstvollen Phönizier bauten, wie die Juden selbst gestehen, den prachtvollen Tempel, und lieferten den Weibern und Töchtern Israels den Schmuck und alles Herrliche, wonach sie gelüstete.

Die Sagen pflanzten sich mündlich fort von Geschlecht zu Geschlecht, und so wurden jene nach Jahrhunderten von den jüdischen Gelehrten und Priestern aufgezeichnet, denn man muß doch annehmen, daß früher schon in Aegypten nicht alle Juden Ziegelftreicher und Handlanger gewesen seyn können, und die Begüterten und Vornehmen der Nation sich die Kenntnisse der Eingebornen angeeignet und vom Vater auf den Sohn fortgepflanzt haben werden.

Das Vollkommne der Staatsverfassung und der hohe Grad der Cultur wurden erst unter David und Salomo erreicht. Die Staatsregierung ward geleitet von Räten (Staatsministern), Kanzlern und Schreibern (Kabinetts-Räten und Secretären) des Königs, welche die Befehle und Verfügungen ausfertigten. Die Staatsverfassung begünstigte die Schifffahrten und den Verkehr mit den Assyriern, mit Tyrus, Sidon und Ophir, mit Syrien, Aegypten und Arabien.

Der Handel allein, die eingewanderten Fremden, welche zur Zeit des Tempelbaues 153,600 Seelen betrugen (2 Chron. 2, 17), die Briefe der Monarchen an fremde Beherrscher, die Verbreitung der königlichen Verordnungen an die Städte und Unterthanen, dies alles erforderte einen Schriftwechsel und dieser wie der das Besorgen an die Behörden, mithin Sendboten und Briefbesteller zu Fuß oder zu Pferde; Sie waren allerdings von Staatswegen angeordnet und vorhanden, ob auch für Jedermann, steht nicht geschrieben.

Moses Tode und Beerbigung (5tes B. Mose, Kap. 34 vs 5 und 6) in seinem, wie man annimmt, eigenhändigen Werke gesprochen wird, scheint wohl den fremden Schriftsteller und die spätere Zeit des Geschriebenen zu betreffen, wie Orientalisten und scharfsinnige Forscher behaupten.

Die königlichen Schreiben (Bilkhan) und Briefe (Sopher, beide so im Grundtext benannte), wurden nämlich theils durch besondere Gesandten — in der Bibel stets durch Boten übersetzt — theils durch besoldete königliche Boten, Plethi, eingehändigt, welche einen Theil der königlichen Leibwache (in der Bibel, Trabanten) ausmachten, den andern Theil der Garde bildeten die Erethid).

Die höchste Stufe des goldnen Zeitalters der Hebräer dauerte kaum 80 Jahr, es verschwand nach Salomo's Tode für immer durch die Landestheilung in die 2 Königreiche Juda und Israel; diese Trennung, durch Empörung und Zwiespalt bewirkt, war der Anfang des Verfalls; die Eintracht war vernichtet, die Kraft des Volks gebrochen.

Im ganzen Juda rechnete man die Länge des Weges nach Tagereisen zu 20 jüdischen (5 deutschen) Meilen, ein Sabbathweg enthielt nur 2000 Ellen oder 1 jüdische (4 deutsche), und ein Feldweges (Stadium) $\frac{1}{2}$ jüdische Meile, nach diesen Maäßen wurde das Botenlohn bezahlt. Die Zahlung geschah in Silberlingen (hebräisch: Sckekel) einen halben preussischen Thaler im Werth — und in halben Sckel (6 gr.), dieser enthielt 20 Gera (Agora) oder Silberpfennige ($7\frac{1}{2}$ preussische Pfennige). Einen halben Sckel mußte jeder Israelit jährlich zur Unterhaltung des Tempels und der täglichen Opfer, zu der Römer Zeiten aber als Tribut entrichten, daher der Name: Zinsgroschen (Didrachma). Die 30 Silberlinge Blutgeld, für welche Judas das Ischariot^{c)} den Herrn verrieth, betrugen also 15 deutsche Thaler.

Es scheint mir nöthig, hier noch eine Erläuterung des von einigen Schriftstellern über Posten und Postwesen, häufig angeführten Ausspruchs im Buch Hiob (Kap. 9. v. 25). „Meine

d) Erethi und Plethi. Luther ließ beide Namen unübersetzt, sie kommen aus dem Arabischen, Erethi von Karethi, Kerethi, Scharfstrichter, weil sie eigentlich, wie noch jetzt im Morgenlande, die Todesurtheile vollstreckten. Die Plethi eben so von dem Worte Palthan, schnellfüßig, daher Peletthi, oder Plethi, Schnellläufer, Bote, als Appellativum, (was eine ganze Gattung oder Klasse bezeichnet).

e) Eigentlich Isch. Kariot, aus dem Griechischen Kariot in Stammes Juda.

Tage sind schneller gewesen, wie ein Läufer.“ folgen zu lassen. Man bezieht das von Luther in seinen Uebersetzungen des Hiob, Jesaias und des Buchs der Könige gebrauchte Wort: Läufer auf Boten; Amelang ^{h)}, der wahrscheinlich kein Hebräisch verstand, oder irrig belehrt wurde, übersetzte sogar: Postläufer, und begründete darauf das Daseyn der Posten und Postboten schon zu Hiobs Zeiten in Arabien, Mesopotamien, Judäa u. u.

Nach der gründlichen Meinung neuerer Forscher ist jedoch erst unter Salomo's Regierung — folglich 400 bis 500 Jahr nach Hiob's Tode — das von demselben sprechende Buch von einem Unbekannten aus gesammelten arabischen Schriften und nach Volksagen verfertigt worden, ein religiöses Gedicht, das die Schicksale des Fürsten (Emirs) Hiob oder Jobab (acht arabische, keine hebräische Namen) im Lande Uz, im mitternächtlichen Theil des wüsten Arabiens, nicht in Idumäa, enthält.

Das Wort Läufer heißt im Grundtext: Beker ein männliches, Vikrah ein weibliches Kameel, arabisch Vikrun und Vikretun, also treu übersetzt: Kameel. Dies und Hiob's Bezeichnung Kameel wird auch durch Jesaias, Kap. 60. v. 6. verstärkt: „denn die Menge der Kameele wird dich bedecken, die Läufer“ — d. h. Dromedare, auch junge Kameele — „aus Midian und Epha.“ Beide Länder waren Theile des wüsten Arabiens, ihre Dromedare als die schnellsten Läufer im ganzen Orient geprüften. Noch bestimmter und deutlicher steht im 1. B. der Könige, Kap. 4. v. 28: „auch Gerste und Stroh für die Kasse und Läufer brachten sie an den Ort, da er (Salomo) war“, also Viehfutter, folglich können überall unter Läufer nur Thiere, nicht Menschen, verstanden werden).

h) Siehe dessen: Kritische Untersuchungen einiger Stellen in den Auctoren, das Persische Postwesen betreffend. (Leipzig 1774), S. 32 u. f.

g) Ein zweites Beispiel. In Luthers Zeitalter war die Benennung: Maul für Maulthier — im hebräischen Text: phirdath, haphirda Maulthier, männlich: phered Maulthier, — gebräuchlich. Luther übersetzte auch, jedoch unrichtig wajakibu durch aufsetzen, statt: reiten lassen. Daher steht 1. B. der Könige, Kap. 1. v. 33. und sezet Salomo (Schlomo) auf mein Maul; und v. 38 u. 44: und saßen Salomo auf das Maul des Königs David, statt wörtlich verdeutschte: sie lie-

* * *

In den vorstehenden Kapiteln ist von den Völkern, welche viele Jahrhunderte vor Cyrus lebten, und von dem bei denselben fast nicht zu bezweifelnden Daseyn gewisser Einrichtungen im Brieffendungswesen gesprochen worden; ich gehe nun zu denjenigen Nationen über, deren Sendungs-Anstalten, dem allgemeinen Glauben nach, unsrer Post-Verfassung ähnlich gewesen seyn sollen. Von Persien, als dem ältesten Reiche in dieser Beziehung, sey zuerst die Rede.

K a p i t e l 7.

P e r s e r.

Herodot lib. I. cap. 128 et 130, lib. III. cap. 126, lib. VIII. cap. 98. — Xenophon Cyropädie lib. VIII. §. 6. — Plutarch in vita Alexandri magni — Curtius de rebus gestis Alex. magni. — Aristides Geschichte von Sicilien, Italien und Persien 1c. Tom. III. — Schneider kritisches Wörterbuch B I. S. 196 — Bernardi Glossae in S. S. Hesichii — Procop. Aedific. lib. II. cap. 4. Fragmenta Menandri, pag. 164. — Le Quien de Neufville Origine des Postes, liv. I. pag. 5. — Dr. Walz Einleitung in die Cyropädie, S. 23. — Convers. Lexikon B. X. S. 839. — Wischer, Zeittafel des Postwesens 1c. 1c.

Das Reich der Meder war vernichtet, Ecbatana, die Hauptstadt, eingenommen, Astyages, der letzte König, entthront und Gefangener. Der Perser Cyrus, sein Enkel, Feind, Empörer und Besieger verbreitete nun Persiens Macht und Gewalt über den damals bekannten Theil von Asien und stiftete ein neues Reich, 560 Jahr vor Christo.

Die Größe und Ausdehnung des Gebiets erforderten des klugen, vorsichtigen Beherrschers angestrengteste Sorge, von jedem Ereigniß im Innern und in den Nachbarstaaten, auch von dem Zustande der entferntesten Theile seines Reichs Kunde zu erhalten.

Man reiten den Salomo auf der Mantelselin des Königs — Was denken sich wohl ein Landmann, oder sonst ein Willehler aus der ungebildeten Volksklasse, — welche gewöhnlich die Benennung: Maul für Mund nehmen — in jenen Versen vom Maul und aufsteigen? — Eben so ist es wie oben mit der Uebersetzung: Läufer.

Die Meder und Perser bezeichneten damals die Vorfälle in den Provinzen durch brennende Laternen auf den Berggipfeln, in der Folge errichteten sie Thürmchen zum Aufenthalt bestimmter Leute, und zwar so nahe, daß ein Wächter dem andern die Nachricht zuschreiben konnte, wodurch in kurzer Zeit dieselbe in der Hauptstadt eintraf. Allerdings durften, des Verschweigens wegen, wichtige und den Staat betreffende Meldungen nicht auf diese Art mitgetheilt werden.

Cyrus, (in der Bibel Kores) stellte statt jener Zurufer eigene Eilboten an und ließ für sie an den großen Heerstraßen solche nette und bequeme Wohngebäude errichten, daß der Monarch und sein Hofstaat darin aufgenommen werden konnten. Er vertraute der Verschwiegenheit und Treue dieser Leute so sehr, daß der auf der Station Angekommene dem Abgehenden den Gegenstand der Nachricht sagte, ohne das Geheimniß derselben zu offenbaren. Dies Weitersagen geschah bis zum Bestimmungsort. Doch auch diese Bestellungsart genügte nicht dem Cyrus, um eine Nachricht schnell zu erhalten, reitende Boten schienen ihm entsprechender zu seyn.

Der Monarch berechnete daher, schreibt Xenophon ^{h)} (lib. III. §. 6.), welch einen langen Weg und Tagmarsch ein kräftiges Pferd, das geritten wird, aushalten könne, ohne erschöpft zu seyn. Er ließ verschiedene reitende Boten zu gleicher Zeit abgehen, damit er aus dem Zeitraum zu einem Ritte auf ihrem Wege beurtheilen könne, wo die Wechselörter anzulegen wären. In solchen Entfernungen ließ er Stallungen erbauen, Pferde einlagern und Leute bestellen, die Thiere zu warten. In jedem dieser Plätze (Station) hielt sich ein Mann auf, der die ihm überbrachten Briefe in Empfang nahm, und solche durch andre Leute und Pferde seiner Station bis zum nächstliegenden Wechselorte sandte. Dies Weiterbringen erlitt keine Zögerung, denn die Ritte geschahen auch in der Nacht, um die Briefe ununterbrochen schnell zu überliefern.

^{h)} Xenophon lebte in der Regierungszeit des Artaxerxes Mnemon (Herrscher), 134 J. nach jenem Cyrus und bis 353 J. vor Christo. Seine Cyropädie — auf deutsch: die Erziehung des Cyrus — ist im Ganzen nur ein Roman, eine Anweisung, wie ein Regent seiner Bestimmung gemäß handeln müsse.

Herodot i) lib. VIII. cap. 98) sagt dasselbe: „Es ist nichts geschwinder als diese Boten. Die Einrichtung ist von den Persern also gemacht. So viel Tagreisen der ganze Weg enthält, so viel Pferde und Männer sind auf jeder Tagreise (Station, Wechselort) bestellt. Weder Schnee noch Regen, weder Hitze noch Nacht halten diese Boten ab, ihren bestimmten Weg schleunig zurück zu legen. Der Erste (Vote), welcher abgeht, übergibt das Schreiben (den Brief) dem auf der zweiten Station; dieser Zweite dem auf der dritten, und so kommt die Nachricht von Einem zum Andern fort, wie bei den Griechen das Herumgeben der Fackel am Hephästos (Vulkan's:) Feste.“

Auch das alte Testament (B. Esther Kap. 3. v. 13.) gedenkt dieser Eilboten (hier wörtlich nach dem hebräischen Grundtext): „Und es wurden gesandt die Briefe des Königs durch die Hand der Eilboten (bejad harazim) in alle Länder des Königs“ 1c. 1c. Noch deutlicher aber Kap. 8. v. 10. (hebräischer Text): „Und er (nämlich Mardocheä) schrieb es (das Edikt) im Namen des Königs Ahaschwerosch k) und unterschlugte es mit dem Siegelringe des Königs und schickte die Briefe durch Läufer (razim, harazim) auf Pferden (rechesch, Schnellroß) und auf edlen Maulthieren (Ahasch theranim) l) in alle Länder des Königs.“

Cyrus und seine Nachfolger hatten also auf eigene Kosten bestimmte Ordonanz-Reiter, und auf abgemessenen Entfernungen Menschen und Pferdewechsel bestellt, welche Stationsweise die Befehle an die Satrapen (Statthalter) und Behörden, oder deren Berichte an den Regenten einander zum Weiterbefördern zubrachten.

Die Perser hatten eine vielfache Bezeichnung dieser Eilboten: Anstalt und zwar (im griechischen Dialekt geformt):

i) Der älteste Geschichtschreiber nächst den jüdischen, geboren 484 J. v. Chr. im Anfang der Regierung Xerxes I., 70 J. nach Cyrus.

k) Ahaschwerosch, altpersisch: Baruschan, bedeutet Edles, Vortreffliches oder die Majestät des Königs. Entwer schreibt dem Hebräischen näher: Ahasvero's, die alten griechischen Uebersetzer sagen dafür: Artaxerxes, eigentlich Xerxes I.

l) Edle Maulthiere hießen, die von einem Pferde und einer Eselin, als Gegensatz der, die von einem Eselhengst und einer Pferdehute, waren gezüchtet worden.

Astandehs und Angara, Tagreise dieser Boten oder reitende Läufer (Wischer übersetzt: Ueberbringer),

Anga-reb-a, der Dienst, das Amt der Läufer,

Angaros der Eilbote,

Parasanga, eine persische Meile, 30 Stadien oder $\frac{1}{2}$ deutsche Meilen lang, jetzt wird in Neu-Persien der Farsang zu 4 engl. Meilen, fast ebenfalls $\frac{1}{2}$ deutsche Meilen gerechnet.

Eine Tagereise, neupersisch: Menril, welche die Boten (Angarien) in Einem Ritt oder Fußlauf zurücklegen müssen, enthielt in ebenen Gegenden 5, in bergigen 4 Parasangen, $3\frac{1}{2}$ deutsche Meilen. Morier gibt die Parasange, jetzt Farsang, zu $\frac{1}{2}$ geographischen oder deutschen Meilen an.

Noch einige Erläuterungen.

Astandehs, Astandehs, Astandāi, neupersisch: Astandor, mit Angara einerlei, wird vom Hesichius durch Hermerodromos Tagläufer und Angelos durch Bote erklärt. Bei den Chaldaern hieß jenes Wort Asgad, Bote. Bérnardus aber leitet jenes vom persischen Eskanda oder Eskodar ab, ein Läufer, Eilbote, Briefträger. Einige Gelehrte behaupten auch, unter Astanda müssen Fußboten, unter Angara reitende Boten verstanden werden.

Diese Astanden oder Angoroi basileohn wurden, nach dem Zeugniß vieler Schriftsteller und deren Erklärer, die abwechselnden Boten und Briefträger der Könige genannt, in weiterer Bedeutung wird das Wort auch für Diener, Lastträger, sogar entweder für Maulthier (im Adjectiv: die Beute tragende Maulthiere), oder vielleicht letztere darum, weil sie von den Eilboten geritten wurden. Diese Leute hatten übrigens wie gegenwärtig, das Recht, unterwegs Pferde, Wagen und Rähne zu ihrem Fortkommen mit Gewalt wegzunehmen.

Persiens letzter König Darius (III.) Codomannus m) war vor seiner Thronbesteigung ein Astande. So nennen ihn

m) Darius Codomannus, persisch: Darab-Kowchel (Darius der Große oder Kleine), war ein Sohn des Artamis und der Sisigambis, beide Eltern aber Kinder des Königs Artaxerxes Mnemon, folglich dessen Sohn und Tochter. Nach Perser Sitte konnten der König und die Prinzen ihre Schwestern heirathen, daher war denn auch Statira die Schwester und zugleich die Gemahlin des Darius Codomannus, die Tochter Reider hieß ebenfalls Statira.

Plutarch und Curtius mit den schimpflichsten Ausdrücken zu Gunsten ihres Helden Alexanders. Es gab sogar Gelehrte alter und neuer Zeit—Aelian, Justin, Arian, Strabo u. u. welche die Amtsbenennung: Astanda geradehin durch Courierreiter, Staats- und Eilbote, Postillon und Postknecht bezeichneten und übersehten. Diodorus Siculus bezeugt aber, daß Eodomann vom königlichen Geblüt abstammte, das königliche Haus durch die Mordthaten des Kämmerlings und Eunuchen Boas fast ausgerottet und Keiner als dieser Eodomann vorhanden war, Persiens Krone zu tragen.

Dieser, als Erbfolger, von den übermüthigen und gefährlich gewordenen Satrapen und seinem allmächtigen Unterthan Boas mit dem Thron beschenkt, ein Sohn des Artaxerxes, folglich Prinz vom Geblüt und Statthalter über Armenien, konnte vor der Thronbesteigung wohl kein Eilbote, kein Courierreiter gewesen seyn. Jene Benennung: Astanda, enthält daher die einer Hof- und Staatswürde und bezeichnet mithin einen Chef der königlichen Sendboten. Denn die Anstalt, welche die wichtigen unmittelbaren Befehle des Monarchen möglichst schnell und sicher in die entferntesten Gegenden beförderte, bedurfte der Leitung und Aufsicht eines bedeutenden, an das Interesse des Throns geknüpften Mannes, eines hohen Staats-Beamten, und der war Eodomannus, unmittelbar nach dem König folgend, und Neffe des Regenten Artaxerxes Ochus (Beherrscher). Hier nach widerlegt sich die vom Plutarch und Curtius boshaft ausgelegte beschimpfende Herabwürdigung von selbst.

Vorstehendes ist alles, was uns die Geschichtschreiber, deren Erklärer und Nachschreiber von dem Entstehen und Wesen der sogenannten *Posten* in Alt-Persien stückweise, oft nur in wenigen Zellen, auch unzusammenhängend aufbehalten haben.

Was waren nun diese von jeher gerühmten, vom Cyrus erfundenen *Posten*?

Nichts weiter, als das gelegentliche Absenden der königlichen Befehle an die Statthalter (Satrapen) und deren Berichte an die Monarchen, durch wechselnde, bestimmte *Staats- oder Eilboten* auf angewiesenen Wechselörtern, auch, wohl zu beachten, nur für den Beherrscher allein bestimmt. Sie waren mithin keine *Posten* in der heutigen Bedeutung

des Worts und der Sache, sondern das, was die Beherrscher früherer Reiche zum Theil schon eingeführt hatten. Denn Posten gehen und kommen an bestimmten Tagen und Stunden jedes Orts ab und an, und sind für Landesherrliche Rechnung zu Jedermanns Gebrauch. Beide — bestimmte Zeit und Allgemeinheit — nicht der Menschen- und Pferdewechsel als sein, enthalten nur den Begriff einer Post.

Der Glaube an die Richtigkeit der Sage Herodots, daß Cyrus der Erfinder der Couriersendungen — von den Gläubigen: Postwesen genannt — gewesen sey, ist so eingewurzelt und fortwuchernd, daß er noch jezt sogar in allen Lehrsälen, unter den Gelehrten und wissenschaftlich Gebildeten, getreue und feste Anhänger findet.

Dieser Glaube gründet sich auf den Umstand, daß die Genannten weder die unverwerflichen Zeugnisse in den Schriften wichtiger und verständiger Reisenden lesen, noch sich um die von solchen Augenzeugen geschilderten Staats-Einrichtungen andrer, weit entfernten Völker kümmern, oder davon Kenntniß nehmen wollen.

Alle diese würden ihre Meinung ändern, indem sie finden und sich überzeugen, daß nach den weit über 4000 Jahr alten zu verlässigen Jahrbüchern der Chinesen, dort die Couriersendungen schon über 2300 J. v. Chr. und zwar weit besser und zweckmäßiger als von dem Cyrus geschah, vorhanden waren und noch sind, und daß der Kaiser Syn-Mu-Ten-Do der Erste in Japan, 105 Jahr vor Cyrus lebend, jene Staatsboten-Sendungen in seinem Reiche eingeführt habe, die noch bestehen. (S. 21 China, und S. 23 Japan).

Im jetzigen Königreich Persien ist die Verfassung des Couriersendens anders gestaltet.

Voyage du Chevalier Jean Chardin en Perse etc., Tome I. cap. XXIV. pag. 222. — Eduard Ives Reisebeschr. von Persien nach England, 1756—1761. Jacob Morier Gesandtschaftsreise durch Persien, 1808 u. 1809. — Le. Quien de Neufville Origine des Postes, liv. I. pag. 5. —

Die dringenden Befehle des Königs werden durch Eilboten (Courriers) Schapars, Schopper auch Chappar genannt,

überbracht. Diese Worte heißen im Türkischen: galoppirend, wovon auch die Namen Schatir, Schappon, ein Läufer, abstammen.

Die Schapars reisen sehr schnell, wiewohl sie nicht allezeit die erforderlichen Pferde haben können, weil im ganzen Orient keine Posten vorhanden sind. Die königlichen und Statthalter: Couriere nehmen in dem Fall die Pferde weg, wo sie welche antreffen, und sind zugleich befugt, auf den Landstraßen die Reisenden zum Absteigen zu zwingen und sich deren Pferde zu bedienen, der Reisende muß dann entweder nachlaufen bis zum nächsten Pferdewechsel, wenn er sich nicht widersetzen kann, oder den Courier bestechen. Die Stadt: Obrigkeiten sind verpflichtet, Pferde anzuschaffen wenn Couriere ankommen.

Diese Leute haben zur Auszeichnung einen zusammen gerollten Mantel und einen kleinen Wandsack hinter sich auf den Sattel befestiget, einen Dolch, Säbel, Bogen und Köcher mit Pfeilen an der Seite und die lange Leibbinde (écharpe) zwiefach um den Hals gewunden, deren Enden kreuzweis über dem Rücken und der Brust an den Gürtel festgeschlungen sind.

Gewöhnlich gehen 2 Staats: Couriere beisammen, die, wenn sie vornehmen Standes sind, nicht lange mit sich zanken lassen, sondern mit Prügeln und Säbelhieben, scharf und flach, wie's fällt, dem Widerseßlichen die Pferde nehmen und fortjagen. Der oft Schwerverwundete mag sich denn mit den zurückgebliebenen erschöpften Thieren begnügen. Das alles ist Privatsache.

K a p i t e l 8.

G r i e c h e n.

Strabo V. pag. 385. — Dio Cassius 78, 35. — Hesychii Glossae — Relandii Dissertatio, III. — Pausanias, lib. II. cap. 19 in fine, et libri V. et VI. — R. B. Hederich Real:Lexikon, Th. I. S. 630 und Th. II. S. 1130 u. 2051. — Convers. Lexikon, B. VIII. S. 58. — Corn. Nepos in vita Miltiadis cap. 4. — Bredow alte Weltgeschichte.

Die Wanderungen der Abentheurer und Landstreicher, der Mißvergnügten und Vertriebenen und aller Taugenichtse, die im Vaterlande Aegypten, Phönizien und Klein:Asien nichts zu ver:

lieren hatten, nach Griechenland und dessen nahen Inseln, hatten seit Jahrhunderten aufgehört, die Scheidewand zwischen den Angekommenen und den Ur-Einwohnern war in der Vermischung verschwunden, die verbrüdereten Staaten Athen, Lacedämon, Mycenä, Corinth, Argos und Doris standen längst gegründet, griechische Städte in Klein-Asien bildeten sich schnell nacheinander, in die Stelle der vertriebenen Könige trat, theils die Adels-, theils die Volksherrschaft.

Sollte dies Schaffen, Werden und Emporsteigen nicht Einfluß auf den Schriftwechsel zwischen den Ausgeschiedenen und Zurückgebliebenen gehabt, und Veranlassung zu Nachrichten von der Verfassung und den politischen und häuslichen Verhältnissen gegeben haben? Man möchte fast zugeben, daß zu solchen Brieffsendungen zufällig herbeigeführte oder verabredete Anstalten schon in ganz frühen Zeiten müssen vorhanden gewesen seyn. Zudem wird meine Meinung noch dadurch bestärkt, daß die olympischen Spiele^{a)}, zu welchen eine unermessliche Menge Zuschauer aus allen Gegenden herbeiströmte, Veranlassung zu Einladungen und Abreden zum Bestellen der Herbergen und zu Nachrichten von den Siegen oder dem Tode der gebliebenen Kämpfer u. u. an Befreundete und Verwandte gaben.

Wird dies Brieffschreiben eingeräumt, so folgt daraus, meines Bedünkens, ein vorgewesenes Daseyn der Botenläufer und des Brieffsendens, mithin auch der Posten im Sinn jener Vorzeit. Und sie waren, dem Bedärfniß und der Absicht gemäß, wirklich vorhanden, wie dies einige bis auf uns gekommene Schriften beweisen, wahrscheinlich schon einige Jahrhundert vor Cyrus, dem geglaubten Erfinder der Posten.

Die Griechen hatten nämlich Brief- oder Eilboten ἑλθόμερον, wörtlich: Tagläufer; δρομολήτης, Eilbote, Botenläufer, διαδοχοί, Ablösende, Abwechselnde.

Obgleich die alten Dichter und Schriftsteller sehr auf die Reinheit der griechischen Sprache hielten, so findet man doch auch persische Wörter, die durch die Gewohnheit des täglichen

a) Die eigentliche Einführung der olympischen Spiele geschah durch Iphitus, Fürst zu Elis, etwa 900 Jahr vor Christo und 340 vor Cyrus. Sie wurden in jedem fünften Jahr vom 1ten Julius an, fünf Tage lang in einem Walde bei Olympia (jetzt Langanico) am Stusse Nephens, gefeiert.

Gebrauchs eingebürgert waren, wie die Benennungen: Angarien, Boten, — Parafangen, Meilen, Entfernungen — Schönum ein Ellen; oder Fußmaaß u. u. auch die genaue Handelsverbindung zwischen den Persern und Griechen bewog die Letztern, jene in ihrer Sprache fehlende Wörter aufzunehmen.

Ueberall ist nur die Rede von Hēmerodromen, den eigentlichen Boten, und beim Herodot von Angareion oder Dromēma das Amt, der Dienst des Boten — Angara die Stationen der Boten, die Oerter, in welche die Leute nach vollendetem Lauf einkehrten und wo sie verweilten — Angareus einen Boten absenden, später, zum Botendienst bei Heereszügen aufbieten — Angareustēs, der Absender eines Boten.

Die Botenläufer, wohlgeübt, oft in den olympischen Spielen gekrönt und in Gedichten besungen, ersetzten jedes andere Mittel, Briefe schleunigst zu übersenden, daher gab es keine Eilboten zu Pferde und zu Wagen o). Ueberdies genügten sie auch dem ganzen Griechenland, das, in kleine einzelne Staaten getheilt, und bei der geringen Entfernung der Hauptstädte von einander, Briefe und Antworten in 2 bis 3 Tagen sich zusenden konnten. Bekanntlich lebten sämtliche Republiken immer fort in Plackereien und Fehde und bekriegten und zerrütteten sich untereinander. Wozu also eine gemeinsame Einrichtung, die, im Gange stets unterbrochen und gehemmt, nie zu einem Ganzen, zu einem selbstständigen Wesen — was doch die Posten durchaus erfordern — gedeihen, mithin der Gesammtheit doch nichts fruchten konnte.

Von jenen Hēmerodromen oder Angarien ganz verschieden, waren die Hemeroskopen (Tagwächter, Schildwachen am Tage) und die Episkopen (Wächter, Aufpasser), welche auf Anhöhen und Berggipfeln umherschaueten und das

o) Die Schnelligkeit dieser Botenläufer wurde sogar durch Wüßkanten gerühmt. Eine solche stand z. B. in der Stadt Argos im Tempel des Apollo Eneus (so verstehe ich die Stelle), dem Eadas, einem Kabinetsboten Alexanders des Großen, zum Gedächtniß, der in der Geschwindigkeit und Leichtigkeit im Laufen seine Zeitgenossen so übertraf, daß seine Fußstapfen kaum im Sande zu bemerken waren. (Pausanias lib. II. cap. 19 in fine und von einem gleichnamigen lib. III. cap. 21). Diesem Eadas fast gleich waren Phelonides und Philippides, Letzterer lief innerhalb 24 Stunden von Athen nach Sparta, 1240 Stadien, oder 31 deutsche Meilen. (Livius lib. XXXI. cap. 24).

ihnen vom vorliegenden Hemeroskopen gegebene Zeichen, oder dessen Zuruf, dem nächstfolgenden Amtsgenossen zum Wetterfagen oder Deuten mittheilten.

Da sich in den noch vorhandenen griechischen Werken keine bestimmtere und besondre Beschreibung aller dieser Botendienste findet: so muß das Vorhandene befriedigen und erkennen lassen, daß auch den Hellenen keine Anstalten zum Briefsenden — jetzt abusive *Posten* genannt — fehlten.

Neu-Griechenland.

Die allgemeine Zeitung Griechenlands aus Aegina vom 11. Octob. 1828 enthält ein Decret des Präsidenten, hinsichtlich der Errichtung einer *Post-Anstalt* im Lande: „Es wird eine *Post* (*Tachydromeion*) für die Correspondenz zwischen der Regierung und dem Staate errichtet, welcher sich auch die Staatsbürger und Andere für ihre Privat-Correspondenz bedienen können. Der allgemeine Mittelpunkt dieser Anstalt wird die Stadt seyn, welche der Sitz der Regierung ist“.

„Die allgemeine Direction derselben wird von der Regierung einem Staatsbürger anvertraut. Es werden *Central-Postbureaus* in Argos, Tripolizza, Epidaurus, so lange die Regierung in Aegina residirt, und in Syra errichtet, auch ihre Direction wird dem *Sanitäts-Commissäre* untergeordnet, und wird dieses Amt einem der *Demogeronten*, welchen die Regierung wählt, übergeben. Die einzelnen *Lokal-Aufsichten* der *Post* werden eben so in Morea und dem griechischen Festlande einem der *Demogeronten* des Orts, nach der Wahl der Regierung, auf den Inseln aber dem *Sanitäts-Commissär* anvertraut“.

In einem Blatte des *Courrier de la Grèce* — laut Berichts aus Aegina v. 27. December 1829 steht: „Herr *Alexis Lukopolos*, *General-Postdirector*, wird zum außerordentlichen *Schatz- und Zahlmeister* der verschiedenen Truppencorps in Ost- und West-Griechenland ernannt, bis zu seiner Rückkehr wird Herr *D. Ampelos* provisorisch zum *General-Postmeister* ernannt“.

K a p i t e l 9.

R ö m e r u n d I t a l i e n .

Der *Cursus publicus* der Römer ist überall der Punkt, wohin Schriften und mündliche Vorträge, einseitige, stereotypische Meinungen und zuversichtliche Behauptungen zeigen, wenn man das Daseyn der Posten in der Römer Zeiten und deren Uebereinstimmung mit den heutigen Postanstalten beweisen will. Niemand hat aber die Mühe übernommen, oder übernehmen mögen, den römischen Cursum in allen seinen Bestandtheilen, und dagegen auch das Wesen und den Zweck unsrer Posten gründlich kennen zu lernen, um sich die Ueberzeugung zu verschaffen, daß jener Cursus und unsre Reise- und Sendungs-Anstalten ganz andrer Art sind, also nichts Gleiches mit einander haben. Eben aus der Unterlassungs-Sünde mußten denn das oberflächliche, allgemein hingeworfene Urtheil, der hartnäckige Glaube und das blinde Nachschreiben entspringen. Um nun das ganz Irrige dieser Gleichstellung gründlich, und überzeugend erklären zu können, wird das Einzelne in der römischen Verfassung umständlich und beschreibend, mit den Beweisstellen hier vorge tragen werden.

1.

Boten, Briefbesteller.

In der Besignahme der Staaten, die Rom nach und nach sich unterwarf, lagen zugleich die Nothwendigkeit und das Bedürfniß einer Veranstaltung, Befehle an die Statthalter und Provinzial-Beamten zu senden und von diesen die Berichte zu empfangen. Dies Bestellen war das Amt der Senats-Viatoren und Statoren. Jene,

die *Viatores* oder Senatsboten, waren von den Consuln erwählte Bürger, nur zu dem besondern Dienste der Consuln, Aedilen (Oberaufseher der öffentlichen Gebäude), der Senatoren und der Tribunen bestimmt. Sie wurden aus der Stadtkasse besoldet und mußten, außer den Einberufungsschreiben zu den Senatssitzen die amtlichen Verfügungen und Berichte an die Behörden, wie die jetzigen Kanzleiboten oder Kanzleiboten, und nebenher die Privatbriefe ihrer Obern bestellen.

Die Statores

waren, als eigentliche Briefboten und Courtiere, allen obrigkeitlichen Personen in Rom und in den Provinzen zugeordnet, sie wurden überall hingeschickt. Von ihnen spricht auch Cicero (*ad familiares* lib. II. *epist.* 17 und lib. X. *epist.* 21): *Litteras a te mihi Stator tuus reddidit.*

So war es in den Zeiten der Republik und Triumvirate. Als in den Kaiserzeiten das Römische Reich in das Morgen- und Abendländische getheilt worden war, wurden die Briefboten im Orient *Cursores*, im Occident *Viatores*, auch dem Sinne nach, oft *Veredarii* genannt.

Eine umständliche Nachricht von dem Entstehen, der Einrichtung, den Gesamtpflichten und Besoldungen dieser Dienstleute fand ich in keiner lateinischen Schrift, wohl darum nicht, weil sie von Leuten und Gegenständen geschrieben haben würden, die Jeder kannte, folglich eine Erklärung überflüssig war.

(G. C. Maternus de Cilano Abhandlungen, Th. I. cap. 21. §§. 6 und 7. — M. B. Federich Real-Lexikon, Th. II. S. 2338. — J. V. v. Ludwig, (Prof. in Halle) *Opuscula miscella.* — Cicero *epist. alleg.* — und de Senectute, cap. 16.)

N u n t i u s

hieß, der mündliche Nachrichten überbrachte, eine Benennung, die zuweilen vom Cicero auch für Botschaften, Gesandte gebraucht wird, wie noch jetzt am Päpstlichen Hofe.

Tabellarius, Tabularius publicus, Cursor, auch Apparitor,

in allen Provinzen, der die versiegelten Briefe dem Empfänger selbst einhändigte und dessen Antwort zurückbrachte, also ein Expresser in heutiger Bedeutung. Die Vornehmen hatten in der Regel ihre eigene Tabellarios, es gab daher öffentliche (für Jedermann) und Privat-Fußboten, jedoch wieder verschieden von den Tabellariis der einzelnen Städte (*singularum urbium*). Diese Boten, Tabellarii publici, pflegten außer dem Lohn, noch eine besondere Vergütung unter dem Namen Schuhgeld, *Calcearium* q)

p) Tabulae oder Tabellae, Tafeln von Buchsbaum mit Wachs überzogen, in welches man die Buchstaben mit einer Griffelspitze einarzte. S. cap. I. §. 2. S. 8.

q) Vespasian verbietet den Schiffssoldaten und Matrosen, die von den Häfen Ostia und Tiberi nach Rom und zurück gingen, ein solches Schuhgeld be-

zu fordern. In den letzten Zeiten des Kaiserreichs war der *Cursor Imperatoris* der Hof-Fourier.

Cursores phalerati. Einige Schriftsteller meinen, diese Boten wären nach dem Sueton (in vita Neronis, cap. 30) und Titus Petronius Arbitr (Satyricon cap. 28) prachtvoll gekleidete Läufer gewesen, die vor dem Wagen ihres Herrn, oder wenn dieser ritt, oder ging, ihm voran gehen mußten; auch den Nero begleiteten sie auf seinen Reisen. Mit dem Worte *phalerae* bezeichneten die Römer einen uns unbekannten Kopf- oder Hals-schmuck der Menschen und Pferde). Aus allem geht hervor, daß diese Diener nicht, wie v. Deust (Postregal Th. II. S. 1202.) glaubt und den Plinius (Lib. VII. ep. 12) unrichtig aufführt, zu den Briefträgern für Geld gehörten.

(Cicero und alle Lexica, der Codex Theodos. lex propter ss. de aliment. Legatis).

In den neuern Jahrhunderten nannte man die Notarien auch *Tabellarii*, *Tabelliones*, *Chartularii*, d. h. Verfertiger der Urkunden, Dokumente.

2.

S e e r s t r a ß e n.

Nachdem Augustus Octavianus als Triumvir seine zwei Nebenherrscher Marcus Aemilius Lepidus^{a)} und Marcus Antonius überwunden, das mächtige Rom und dessen Reich sich unter:

zählt zu nehmen, sie sollten barfuß laufen. (Sueton in vita Vespas. cap. VIII). Boten unter dem Namen: *Calcearii* (Genitiv des Wortes: *Calcearium*) gab es nicht.

- r) Der Kaiser (L. Domit.) Aurelian schrieb im J. 271 an einen Kriegsobersten: „Ein jeder Soldat trage seine Halskette, seinen Ring, sein Armband, und verkaufe oder verpfandle sie nicht“ u. (Muratori etc. Pars II. p. 152.) Sollte jener Schmuck die *Phalerae* gewesen seyn?
- a) Die Römer, vorzüglich die Vornehmen, hatten meistens drei, zuweilen auch vier Namen, wie Publius Cornelius Scipio Africanus. Sie hießen: Praenomen, Nomen, Cognomen, Agnomen, jeder Beziehungsweise, keiner Bedeutungslos. — Der erste: Praenomen, das Geschlecht oder die Familie (*Gentilium*, *a gente*, *ex qua erat oriundus*). — Der zweite: Nomen, bezeichnete, als eigentlicher Name, die Person. — Der dritte: Cognomen, war entweder ein Ehrenname, oder nach

unterworfen, die Ruhe des Staats durch einen festen Frieden gesichert und sich selbst die höchste Gewalt als Imperator zugeeignet hatte — 27 Jahr vor Chr. — bedachte er die Mittel, welche zur Fortdauer seiner Gewalt und Macht, zum Bestehen seines Kaiserthrons, zum Nutzen seiner Völker und zu Roms Verschönerung beitragen könnten.

Besonders fand er zur Ausführung seines großen Vorhabens die Anlegung mehrerer gepflasterten Heerstraßen und die sorgfältigste Ausbesserung der schon vorhandenen, durchaus nothwendig, um seinen Heeren, den Reisenden, Fußgängern und Fuhrwerken ein leichtes und bequemes Fortkommen zu verschaffen. Er verpflichtete die großen Herren, statt der sonst ihnen zugestandenen Triumphe, die im Kriege erbeuteten Baarschaften auf die Anlage der Seitenwege und Nebenstraßen zu verwenden. Aedilen (Oberbau:Directoren) und besondre Wege:Baumeister wurden bestellt.

Schon vor Augustus mußten die dienstfreien Soldaten in ihren Standörtern die Wege in der Umgegend bauen und pflastern, daher entstand unter der Censorschast des Apptus Claudius Cæcus die treffliche Straße von Rom nach Capua; eben so ließ der Consul Cajus Flaminius Nepos den Weg von Rom bis Ariminum (Rimini) anlegen, welcher sich hier mit dem vom Marcus Aemilius Lepidus erbauten über Bononia (Bologna) nach Aquileja, vereinigte. Durch diese einsichtsvolle Einrichtung wurden in Friedenszeiten die Soldaten beschäftigt, abgehärtet und der Schlassheit — einer Folge des Müßiggangs — vorgebeugt. Selbst die nicht dienstfähigen alten Soldaten (Veterani) mußten zu den Wege:Unterhaltungskosten beitragen.

Der Tribun Cajus Sempronius Gracchus war der erste, der auf den Hauptstraßen Brücken auf gleicher Begelinie anlegen und Wasserlaachen, Sümpfe und Thäler ausfüllen ließ, um möglichst gerade und ebene Wege zu schaffen. Durch Denk:

ihren Tribus (Klasse oder Abtheilung) zu der sie gehörten, z. B. Pontinia, Pupiena etc., oder nach einem Umstande, z. B. Proculus, der in Abwesenheit, Posthumus, der nach dem Tode des Vaters geboren war, Vopiscus, der Lebendgebliebene von Zwillingen, Sylla (verführt von Sybilla) Kraus, oder Kottkopf, Caecus der Blinde, Niger der Schwarze, Lückische u. c. Der vierte: Agnomen, als Zuname, den ihre Nachkommen beibehielten. — (Maternus de Gilano Th. IV. cap. 19. pag. 1409 — Marc. Terent. Varro de lingua latina lib. I. cap. 8. pag. 126).

säulen und Benennungen wurden die Erbauer der Wege geehrt, daher die Standbilder und Obeliken eines Flaminus, August, Vespasian, Domitian, Trajan u. u. und die Namen Via Appia, Flaminia, Aemilia u. u. In späterer Zeit durfte kein Privat-Reisender, kein Wagen mit Lebensmitteln oder Kaufmannswaaren diese nur für Soldatenmärsche, Staatsboten und in Staatsgeschäften Reisende bestimmten Heerstraßen befahren, und keine Pferdewechsel einrichten, nur die Neben- oder Seitenwege waren erlaubt.

(Le Quien de Neufville Origine des Postes etc. livre II. pag. 10. — Vergius Geschichte von den großen Heerstraßen B. 1. — Publ. Papia. Statius Aquilin. de Sylvis, lib. II).

Von der vergoldeten Meilen säule, Milliarium aureum ¹⁾, in Rom ab wurde die Länge der Hauptstraßen nach allen Richtungen bis zum Gränzpunkt bestimmt, auch von ihr ab war die erste (4 deutsche) Meile durch einen kleinen Meilenstein mit der Inschrift: Primus ab urbe lapis, der folgende: Secundus, u. s. w. bezeichnet. An jeder Seite des Weges lagen, 10 Fuß von einander entfernt, erhöhte, oben flache Steinstücke, um bequemer die Pferde besteigen, oder von ihnen absteigen zu können, denn bis ins vierte Jahrhundert n. Chr. waren Sättel und Steigbügel unbekannt.

So viel von den Hauptstraßen, welche gerade den größten Einfluß auf die Errichtung des Cursus publici hatten, der ohne jene nicht bestehen konnte.

(Taciti Annales lib. I. cap. 27. — Dio Cassius (Coccejus) lib. LIII. pag. 526. — Sueton. in vita Augusti cap. 49 et in vita Otonis cap. 6. — Plutarch in vita Galbae cap. 31).

III. und

Der Imperator
reisen, nicht überall
an Ort und St.

¹⁾ Diese Haupt-
Romano; ?
Tempel des

bern. Stets ungeduldig und unruhig, wollte August sogleich wissen, was im Innern seines ungeheuern Reichs und in den Nachbarländern sich ereignete, um schnellig Aufstände der Untertanen und die Ausbrüche der noch versteckten Mißvergnügten gleich im Entstehen dämpfen zu können.

Er ließ Stationshäuser errichten, und darin eine Anzahl leichtfüßiger junger Leute (Statores) unterhalten, welche seine schriftlichen Befehle und die Berichte der Statthalter und anderer Staatsbeamten von Station zu Station bis zum Bestimmungsort abliefern mußten. Auch gab es solcher Eilboten zu Wagen, welche fahrend die ganze Reise zurücklegten und die Briefe persönlich überbrachten, um auf Befragen noch mündlich Auskunft zu geben.

Dies ganze Botenwesen war dem Kaiser zu langsam und nicht hinreichend, einen Bericht, eine Kunde schnell zu erhalten und seine Befehle eiligst an die bestimmte Behörde gelangen zu lassen. Er ließ daher, in die Stelle dieser Fußboten, Briefträger zu Pferde annehmen, welche unterwegs in Stationsbütern gewechselt werden sollten, jedoch nur auf den großen Heer- oder Kaiserstraßen. So entstand

4.

der CURSUS PUBLICUS,

ein unübersetzbarer Ausdruck, theils weil jener mit keiner der heutigen Anstalten verglichen werden kann, theils weil der Cursus in seinem Wesen so viele Gegenstände zusammenfaßte, die in unserer Sprache nicht zu benennen, in unserm Postwesen nicht vorhanden, folglich nur durch eine Umschreibung zu verstehen sind.

Der Cursus publicus, auch Vereda publica und Res veredaria genannt, war eine Reise-Anstalt ausschließlich nur bestimmt für den Kaiser, die Staatsbeamten vom Civil- und Militärstande bei deren Reisen in Landes-Angelegenheiten, für die Gesandten und kaiserlichen Eilboten (Couriere), auch zum Fortbringen der baaren Staats-Einkünfte in den kaiserlichen Schatz, der Armee-Bedürfnisse und zum Marsch der Truppen.

war, errichtet worden, rund, $8\frac{1}{2}$ Fuß hoch und mit Goldblech überzogen, auf der Spitze lag eine Kugel. In der Folge erhielt sie ihren Standort neben den Stufen des Kapitols.

Die Pferde und Maulthiere zu den Reisen, Fahren und Courier-Ritten wurden auf des Kaisers, nicht auf Staats-Kosten unterhalten, sie und die Beamten nur in seinem Dienst, in seinen Angelegenheiten allein gebraucht, also das Ganze nur für des Monarchen Rechnung verwaltet. Darum reisete Jeder ohne irgend eine Bezahlung, sogar die Annahme eines Trinkgeldes war scharf verboten, und kein Pferd und Wagen durften aus den Stations-Marställen ohne ausdrückliche Erlaubniß des Kaisers (Diploma, Evectio) irgend Jemand überlassen werden. Die Gesetze hierüber waren so streng, daß den Stadt-Präfecten, Vicaren, Präsidenten der Regierungen und Stadtbehörden, den Consularen, selbst den Feldherren und Generalen nicht gestattet war, ohne des Imperators schriftliche Bewilligung die kaiserlichen Reise- und Courierstraßen (Cursum publicum) zu befahren und eigenmächtig Stationspferde zu nehmen.

(Codex Theodos. Tom. II. lib. VIII. Tit. V. Paratitlon, et leges 10 et 63. — Plinius in epistolis ad Trajanum).

Schon hieraus ergiebt sich die große Abweichung von dem Wesen unsrer Posten, die von ihrer Entstehung an zu Jedermanns Gebrauch und Nutzen bestimmt sind, und keine gesperrten, jedem andern Privatfuhrwerke verbotenen Heerstraßen fahren.

a) G e s p a n n e.

Der Cursum publicus enthielt:

Angarien. Die Griechen hatten dies Wort aus der Persischen Sprache aufgenommen, die Römer folgten unbedenklich diesem Vorbilde und überboten die Griechen, indem sie das altpersische Wort:

Astandae, Eilboten, reisende Boten, in Folge seiner gleichen Abstammung und Bedeutung, gebrauchten.

Angariare (lateinisiert) heißt eigentlich: durch Gewalt erzwingen, wenigstens eine unfreiwillige Handlung, z. B. Lasten, Frohn-, Hand- und Spanndienste auf den Haupt- oder Kaiserstraßen, die Wegnahme der Unterthanenpferde beim Truppenmarsch, und der Schiffe zum Dienst des Kaisers, die Zwangsarbeiten der Soldaten beim Wegebau, das Fortbringen der kaiserlichen oder Staats-Couriere und die Fuhrwerke für Staatsrechnung. Dies alles wurde Angariae genannt, und zwar so allge-

meist, daß wenn sie die Staatsboten: oder Couriers-Pferde durch die Benennung: Flagella (Peitsche) bezeichneten, sie gewöhnlicher die Wörter Angaria und Parangaria gebrauchten.

Jeder Aufseher über Angarien (Courier-Gespanne), der solche zu seinem Nutzen gebrauchte, oder verkaufte, wurde mit dem Käufer und Verheimlicher auf eine entlegene Insel verbannt.

Parangaria. Auch dies Wort hatte vielfache Bedeutungen.

Bald benannte man so das gewaltsam weggenommene Futter für die Armeepferde, bald die Wagen, welche nur auf den Seitenwegen fahren durften und noch andere Lasten. Diese theilte man ein: für den Courierdienst bestimmt und in Tumultuarii, Frohndienste in den Provinzen, in außerordentlichen Fällen, z. B. beim Aufruhr, oder beim Einfall eines Feindes u. dgl. den Transport des Heergeräths, das Begnehmen des Zug- und Schlachtviehes u. dgl.

Parangaria militaria faßten die besondre Kriegsarbeiten der Soldaten im Frieden und im Feldzuge in sich, als: das Verschanzen, Laufgräben und Kanäle graben, Begebauten, Arbeit in den Weinbergen der kaiserlichen Staatsgüter u. s. w.

Alle diese vielseitigen Benennungen wurden auch auf den *Cursum publicum* bezogen und umfaßten in diesem Fall das Staats-Courierwesen, in engerer Bedeutung aber

die kaiserlichen Marstall: oder Stations-Pferde und Fuhrwerke, besonders aber ein Gespann Zug-Ochsen, denn auch diese wurden, wie die Pferde und Maulthiere, zum Fortbringen der Reisenden und Güter gebraucht.

(Codex Theodos. lex I. de navibus non excusandis — lex IV. de X. Kalend. Jul. 326. — de Neufville etc. pag. 23. — Panciroli in notitia Imperii lib. I. cap. 6).

b) Stationes oder Mansiones.

(Posthaltereien, Pferdewechsel.)

Von den Reise-Anstalten vor August's Zeiten wird von den Schriftstellern selten und nur zufällig gesprochen. Aus dem Gesagten kann man jedoch annehmen, daß in den Städten gewisse Anstalten müssen vorhanden gewesen seyn, wo man Pferde und Wagen zum Weiterreisen erhalten konnte. Einige Stellen

deuten dahin, z. B. Als Rom, 192 J. v. Chr. den Syrischen Feldzug gegen Antiochus d. Gr. unternahm, rieth Luc. Scipio Africanus, den freien Durchzug der Armee durch Thracien zu sichern, und deshalb Philipp II. von Macedonien zu gewinnen. Der junge feurige Titus Sempronius Gracchus übernahm die Ausführung und reisete unglaublich schnell mit unterlegten Pferden (*per dispositos equos*), also Stationsweise, von Amphissa (*Amphicea*) in Lokris auf lauter Gebirgswegen nach Pella, der Hauptstadt Macedoniens (jetzt Jeniza, auch Zuchria), 43 deutsche Meilen, wo er schon am dritten Tage eintraf. (*Livius lib. 37. cap. 7. in der Mitte*).

Ein späteres Beispiel gibt Julius Cäsar, der, nach dem *Sueton* (*cap. 57.*), in einem Miethswagen (*meritoria rheda*) täglich 100,000 *Passus* (25 deutsche Meilen, *centena passuum millia in singulos dies*) zurücklegte.

Bald nach den Begebeuerungen und mit der Aufhebung der Fußboten-Anstalt hatte August *Stationes* oder *Mansiones* (Pferdewechsel) einrichten lassen, wo man Zug- und Lastvieh, leichte Wagen, Kutschen und Kariolen vorfand, auf welchen Reisende, die Staatsabgaben, Lebensmittel für den Hofstaat und die Armee, Waffen und Güter fortgebracht wurden. Die Römer hatten für jede Art dieser vielfachen Umspannungen eine besondre Benennung.

1. *Civitas* bedeutete zu Cäsars Zeiten eine Bürgerschaft, einen Bezirk, in der Folge eine Stadt oder Burg, wie *Ptolemaeus* und *Ammianus Marcellinus* angeben. *Strabo* in der Reisebeschreibung des *Antonins* verwechselt fast immer die Bedeutung. In solcher *Civitas* waren von Augusts Regierungszeit an stets 40 Eurspferde und dazu gehörige Futter-Vorrathshäuser vorhanden.

(*Strabo in Geograph. lib. IV. — Le Quien de Neufville pag. 44 et 53*).

2. *Mutationes*, auch *Stationes* genannt, (Posthaltereien, Pferdewechsel, Umspannungen in Zwischen-Stationen), in Landgütern und Dörfern zwischen entfernt liegenden Städten (*Civitates*), wo nur die kaiserlichen Sendboten zu jeder Zeit Pferde erhielten, um nicht durch eine zu lange Wegestrecke aufgehalten zu

werden. In diesen Mutationen standen 20 Pferde bereit, von welchen täglich 5, in späterer Zeit 6 bis 10 zum Reisen gebraucht werden durften.

(Leges VIII et XV. in Codice Theodos).

3. *Mansiones*. eben solche Pferdewechsel, jedoch zum Beruhen und Erholen bei Courierreitten, auf Truppenmärschen und wenn Feld-Couriere durchgingen; man erhielt hier Lebensmittel und Viehfutter.

(Ibidem et Justinian lib. XII. — Cambdenus (Cambden) Romani in Britannia. pag. 45).

4. *Stativa* hießen die Oerter und Stationen, wo die Freipaß-Reisenden (auf ein Diplom oder eine *Evectio*) Erfrischungen und andre Gespanne erhielten.

5. *Equi singulares*, Leihpferde des Kaisers, wurden die auserlesenen besondern Pferde genannt, die nur allein zu den Reisen des Kaisers und der eigentlichen Cabinets-Couriere (jedemal von hohem Stande) gebraucht werden durften.

6. *Verēdi* (von *vehere* fahren, ziehen, und dem gallischen Worte *rheda* ein Wagen) wurden die eigentlichen Dienst- oder Curspferde genannt, zum Courierdienst aber die schnellsten und leichtfüßigsten Thiere gewählt.

Das unaufhörliche Ausbessern der Cursstraßen bewirkte ein so schnelles und leichtes Fortkommen mit diesen Verēden, daß *Libertus Nero* von *Lugdunum* (Lyon) ab 200 römische (50 deutsche) Meilen in 24 Stunden bis zu seinem Bruder *Druusus Germanicus* zurücklegte und unterwegs nur dreimal das Fuhrwerk wechselte).

u) *Sueton* erzählt, daß *August* mit solchen Stationspferden gereiset sey, um schnell in dem Ort zu seyn, wo man ihn nicht so schnell erwartete. Der *Imperator* habe, gleich einem unermüdeten und schonungslosen Courier, täglich über 100 römische (25 deutsche) Meilen zurückgelegt, und sey auf einem Rücken über reisende Ströme geschifft, ohne einen Umweg oder eine Brücke suchen zu lassen.

Auch *Constantin d. Gr.* benutzte diese Verēden, indem er als Kronprinz in der Haft seines Todfeindes *Galerius*, aus *Nikomeden* (Hauptstadt der Provinz *Bithynien* in Kleinasien am schwarzen Meer) in wenigen Tagen über die Alpen nach Gallien zu seinem Vater, dem Kaiser *Konstantius Chlorus* (der Kräftige, Mannhafte) entfloß, den er in *Gerossacum* (Boulogne) traf, als dieser mit einer starken Flotte nach *Britannien* überschiffen wollte. *Constantin* ließ bei seiner Ankunft auf

Wenn ein Karstallpferd (*Veredus*) zum Lasttragen gebraucht wurde, durfte die Schwere des Gepäcks nicht 30 Pfd. übersteigen.

(Anton de Perez *praelectiones in codicem Justiniani*, Tit. LI. de cursu publ. §. 4). —

7. *Paraverēdi* waren die größern schweren Pferde, welche man später *Parafredi*, und im dritten Jahrhundert *Avertariū* nannte.

8. *Parhippus* hieß ein Neben-, Hilfs- oder Weispferd, jedoch nicht zu Privatreisen; wurde es mit Gepäck beladen, durfte die Last nicht mehr als 100 Pfund wiegen.

(*Cassiodori Variarum lib. V. cap. 5.* — *Juliani opera ep. 20*).

9. *Agminales* nannte man die Packpferde, sie folgten dem Heere mit dem Feldgepäck beladen; auch hießen *Agminales* die Pferde, welche die Begleiter eines Couriers ritten, eben so das zweite Pferd, welches das Couriergepäck oder das Felleisen tragen mußte, wenn beide zu schwer waren, um von des Begleiters Pferd mitgenommen zu werden.

(*Codex Theodos. de cursu publ. lex. XLVIII*).

Fehlten Pferde, so mußten die Unterthanen solche liefern. Kaiser Nerva hob am Ende des ersten Jahrhunderts n. Chr. diese Frohnlast auf und ließ deshalb eine Denkmünze prägen mit der Inschrift: *Vehiculatione Italiae*. Aelius Spartianus bezieht jedoch diese Medaille auf den Kaiser Severus.

(Balth. Stollbergius in *dissert. de angariis Veterum*).

Stabulum veredarium oder *veredorum* hieß der Kurstall, (wenn man es deutlicher findet: Poststall). *Verēda*, der Weg, auf welchem die *Rhedā* (Wagen) fuhren.

Kein Reisender durfte, beim Mangel des Zugviehes auf einer Station, ein zum Landbau bestimmtes Thier, z. B. einen Pflugochsen, wegnehmen, sondern er mußte so lange verweilen,

jeder Station den gebrauchten Pferden die Fußspuren durchschneiden, um die Thiere zum Verfolgen unfähig zu machen. (*Muratorii Geschichte von Italien Th. II. S. 246.* — *Anonymus Valesianus post Ammian. Marcell. pag. 656* — *Eumenius Panegy. Constant. Cap. VII. pag. 143*).

bis ihm von dem Stations-Verwalter das nöthige Gespann zur Weiterreise verschafft wurde.

(Codex Theodos. lex I. pag. 500).

Die Pferde durften nur mit einer Peitsche oder Reitruthe (Verte), nicht mit einem Knüttel angetrieben werden.

Die Reitsättel und Steigbügel kamen erst zu den Zeiten Theodosius d. Gr. (379—395) in Gebrauch, statt jener waren die Pferde mit einer oft sehr kostbaren Decke bedeckt. Um das Auf- und Absteigen zu erleichtern, standen an den Wegen streckenweise (oben abgeplattete) Steine eingeseht. Zu den Zeiten des Cicero waren schon die Packsättel eingeführt worden.

c) W a g e n.

Auf jeder Station mußten stets mehrere Wagengattungen bereit stehen, und zwar:

1. Die Rheda currens, ein Wagen auf 4 Rädern zu 2 Personen, zwei; auch vierspännig, ebenfalls zu Paketsendungen eingerichtet. Sie waren so bequem, daß Cicero darin sitzend, Briefe schreiben und Mäcenās seinen Freund Horaz zur Gesellschaft und zum Anhören der Späße und Witz mitnehmen konnte. Eine solche Rheda wurde von Pferden, (die unter Animalia verstanden werden) von Eseln, Maulthieren und Ochsen gezogen, im Sommer von 8, im Winter von 10 Mauleseln, mit 1000 Pfd. Gepäck, also in diesem Fall ein Last- oder Güterwagen.

Der Name Rheda ist aus der Gallischen Sprache genommen. Mit der Kenntniß ausländischer Gebräuche und Einrichtungen kamen auch fremde Wörter und Benennungen in die lateinische Sprache.

Quintil. de Instit. oratoria lib. I. cap. V. §. 70. — Ciceron. epist. ad Atticum, V. 17. — Horatii Sermonum lib. II. v. 42. — Codex Theodos. Tom. II. lib. VIII. Tit. V. Paratitlon. — Martial lib. III. ep. XLVII. et lib. X. ep. XIII).

2. Vehiculum war eigentlich der allgemeine Name für Fuhrwerke und Sänften, im engeren Sinn aber ein kleiner Wagen für eine Person und 1000 Pfd. Fracht. Eine genauere Angabe von der Beschaffenheit dieser Wagen fand ich nicht,

späte Schriftstellen meinen: ein Korbwagen mit Flechtwerk. Vehicularius, igitur rhedarius fabricator dicitur, qui hoc genus vehiculi fabricaret, quod appellatur rheda.

(Historiae Augustae Scriptores VI. Tom. II. pag. 143. No. 7. — Codex Th. Tit. V. lex XVII. et XXIV).

3. Carpentum, eine Kutsche auf 2, auch 4 Rädern, mit 4 Pferden oder 8 Maulthierern bespannt, hatte Raum für 3 Personen und 1000 Pfund Gepäck, und war in der Regel zum Reisen der römischen Damen bestimmt. Es war die älteste Wagensgattung, denn der König Tarquin. Priscus mit seiner Gemahlin fuhren in einem solchen Wagen.

(Tacit. Annales lib. XII. cap. 42. — Ovid. Fastor. lib. I. v. 619. — Juvenal. Satyr. VIII. 147).

4. Carri, Kariolen, die eigentlichen Couriers und Paketwagen, am zahlreichsten auf jeder Station, zu jedem Behuf brauchbar, auch bestimmt, die baaren Staats-Einkünfte aus den Provinzen — jedoch nur bis 500 Pfd. Gold, oder 1000 Pfd. Silber — fortzubringen. Die Wagen ähnlicher, jedoch kleiner Bauart, im Sommer mit 8, im Winter mit 10 Maulthierern bespannt, schafften nur 300 Pfd. Gold oder 500 Pfd. Silber fort. Ein späteres Gesetz schrieb die Belastung von 600 Pfd. vor v).

(Codex Theodos. Tom. II. lex XLVIII. — Jul. Caes. de bello gallico lib. I. cap. XXIV. §. 3 et 4. — Le Quien de Neufville etc. pag. 58).

5. Carruca, (das Diminutivum von Carri), eine Gattung kleiner Prachtwagen der Vornehmen. Nero hatte oft 1000 solcher Carruken in seinem Gefolge, die ziehenden Maulthiere waren mit silbernen Hufeisen beschlagen, die Führer (Kutscher) in köstlichen Gewändern gekleidet. Der wüste Triumvir Marcus Antonius fuhr in einem solchen Wagen von Löwen gezogen, Heliogabal mit vorgespannten Tigern, Hirschen

v) Der Kaiser (Flavius Julius) Constantius hielt im J. 359 in Ariminum (heut Rimini) eine Kirchen-Versammlung, zu welcher er die Bischöfe aus Italien, Illyrien, Afrika, Spanien, Gallien und Britannien, zusammen 400 Geistliche, durch eben solche Eurswagen (Carri) holten, und unterwegs gegen eine Vergütung aus der Staatskasse handvermäßig bewährten ließ.

oder Hunden, und Firmus mit gezähmten großen Straußen w).

6. Bastagae, kleine Gepäckwagen, auf welchen mit den kaiserlichen Curspferden die oft sehr köstlichen Kleidungen der Imperatoren unter Verantwortlichkeit der Aufseher (Praepositi) fortgebracht wurden. Die Ladung war auf 1000 Pfd. festgesetzt.
7. Birola, auch Birotum, ein Kabriolet auf 2 Rädern, mit 3 Maulthieren bespannt, bestimmt zum Fortschaffen großer Pakete und der Waffen in die Vorrathshäuser. Die Befrachtung durfte nicht über 200 Pfd. schwer seyn.

(Codex de cursu publ. lex VIII. et IX).

8. Clabula, Clavula (Clabulare, Clabularis, Clabularius), eine Art Wagen, verschieden von den Rheden und Biergespannen, um Lebensmittel und Kaufmannsgüter, oft 2000 Pfd. Last fortzubringen. Bis zu den Zeiten des Julians Apostata (361 u. 363 J. n. Chr.) gebrauchte man nur Ochsen und Maulthiere, um auf diesen Wagen Ballen fortzubringen. Julian schaffte zwar diese Gespanne ab und ließ Curspferde (Bereden) nehmen. Seine Nachfolger aber führten wieder die Ochsen und Maulthierfuhren ein, und zwar einzelne Angarien (2 Paar Zug-Ochsen), wenn Familien, Geräthe, Schwache und Kranke fortgebracht wurden. Vornehme, oder begüterte Personen fuhren nie mit diesem gemeinen, höchst langsamen Fuhrwerk (tardi gradam).

Mehrere Erläuterungen geben die einzelnen, oft sehr kurzen Sätze der Schriftsteller und Gesetze jener Zeiten nicht, weil Jeder die Gegenstände kannte. Die Belehrungen der Erklärer, 2, oft 500 Jahr später, sind in der Regel nur Meinungen, entweder auf Vermuthungen gegründet, oder mit einigen Citaten locker unterstützt, und dennoch schwankend.

w) Firmus Africanus, Statthalter in Afrika, der, als Emphyer gegen die Kaiser Valentinian und Valens, 373 vom Theodosius (nachmals Kaiser) in einer Schlacht überwunden, sich selbst entleibte. Auch der Gothen-König Cannabaudes fuhr in einer solchen prächtigen Carruca von 4 Strosen gezogen. Auf eben diesem Wagen mit den vorgepannten 4 Strosen, hielt Kaiser Aurelian, nach Eroberung der Heltche jenes Cannabaudes und der Königin Zenobia, (274 J. n. Chr.) seinen Triumphzug in Rom.

d) B e a m t e n.

Der Praefectus Praetorio ²⁾, die Generale, die Pro:Consuln, die Statthalter und Directoren der Provinzen hatten zwar die allgemeine, oder Ober:Aufsicht auf die sämmtlichen kaiserlichen Curse in ihrem Regierungsbezirk; zur eigentlichen Aufsicht und Verwaltung eines jeden Curses waren jedoch von August und seinen Nachfolgern besondre Beamten angestellt, die das fünfte Militär:Dienstjahr vollendet haben mußten.

(Codex Theodos. Torn. II. lib. VIII. Tit. V. Paratitilon pag. 497 und lex I. de Tabulariis, Scribis vel Decurionibus).

Diese Amtsverweser waren:

1. Die Frumentarii. Sie hatten die Oberstelle und mußten auf alles achten, was in den Provinzen gesetzwidriges vorging, und sie theils von den stets durchkommenden Courieren, theils von andern Durchreisenden erfahren konnten. Diocletian schaffte 286 J. n. Ehr. dies Amt ab, als ihm die Durchstechereien und Bedrückungen jener Beamten bewiesen wurden.

(Aurel. Victor in Comment. ad vitam Dioclet. cap. I.).

2. Agentes in rebus (nämlich veredarii), eine später errichtete Behörde von einsichtsvollen, dienstkundigen Männern. Einer von ihnen war stets um die Person des Kaisers, damit er in dringenden Fällen sogleich in die Provinz abreisen konnte. Dies geschah oft so eilig, daß der Imperator die Reisepässe selbst ausfertigte. Jede unverschuldete Versäumnis auf der Reise mußte überzeugend bewiesen werden.

Diese Agentes waren die Vornehmsten im Curstdienste und die eigentlichen (speciellen) Kabinets:Couriere des Monarchen und Generalstabes. Außer diesem Beruf hatten sie unterwegs genau Acht, daß die Reisenden die Vorschriften der Diplomen (Freipässe) nicht überschritten, nicht mehrere Pferde nahmen, und von der Heerstraße abwichen.

(Codex Theod. etc. etc. lex V).

²⁾ Chef der Leibgarde, der Erste nach dem Kaiser, dessen Hausminister und Oberhaupt sämmtlicher Militär- und Civil:Behörden, also der Wichtigste im Staat.

3. *Principes Agentium in rebus*, unsern Post-Inspectoren fast gleich. Sie hatten die besondre Aufsicht über die Stallmeister (*Stratores*) und Stationsverwalter, besichtigten und prüften den Zustand der Stationshäuser und erstatteten der Behörde den Bericht über das Befundene. Sie bereiseten täglich 5, oft 8 Stationen, um auf der Stelle wahrzunehmen, wenn sich etwas gegen das Gemeinwohl und den Staatsdienst ereignete. Zu ihrer Pflicht gehörte auch, die Wegebahnen zu lassen, um das Truppenmarschiren zu erleichtern und zu befördern, wodurch freilich die Männer bei Feindes Nähe dessen Angriffe ausgesetzt wurden. Ein solches gefährliches und mühevollcs Amt und das in sie gesetzte Vertrauen erwarben diesen *Principes* eine hohe Achtung und knüpften sie mittelst dieses Verständnisses an die Person des Statthalters und an das Ministerium, das ihnen oft eine hohe Staatswürde z. B. die eines *Proconsuls* u. u. zuerkannte.

(*Codex etc. etc. de Principibus agentium in rebus*).

4. *Judices curiosi*, auch *Curagendarii*. Von den Kaisern im ersten Jahrhundert waren 2 dieser Directoren bestellt, in der Folge nur Einer, der außer der Aufsicht auf die Curs- und Kaiserstraßen und die Beamten, alle Vorfälle überall zu erspähen, zu beobachten und davon zu berichten hatte, daher wohl das Gesetz *de Curiosis* seinen Namen führen mag.

5. *Angari*, beschäftigt mit dem Courier-Curse, der Beaufsichtigung beim Ausbessern der Wege, dem Fahren und dem Entdecken eines strafbaren Abweichens von dem Curswege über 500 Schritte entfernt.

(*Codex lex XXI. (Note) und lex XXV.*)

6. *Mancipes*, Beamten über das Fuhrwesen. Sie wurden vom *Præfectus Prætorio* auf 5 Jahr erwählt und nachher mit einem Ehrentitel entlassen. Sie mußten aufmerken, daß den Packpferden (*Agminales*) und Wagen nicht über die gesetzliche Last aufgebürdet wurde. (In einigen Texten steht: *Mancipes*, Pächter der Staats-Einkünfte).

(*Codex, leges XXXVI et XLII. — de Perez prælect. in Codice. — Justin. Tit. LI. §. 7.*)

7. *Stratores*, (Stallmeister), welche auf die Pferde, Wagen und das Geschirr die besondre Aufsicht führten und die aus

den Provinzen in die Cursställe gelieferten Ergänzungs-Pferde besichtigten und abschätzten; zum Lohn erhielten sie vom Abliefernden 1 römischen Denar (4 ggr.) für jedes diensttaugliche Pferd.

(Codex, lex unica de Stratoribus).

8. Veredarius (statt Vehe-rhedarius), Statör auch Cursor publicus. Eilbote, Cursreiter (hier der Verständlichkeit wegen: Courier genannt). Er durfte nie ohne einen vorreitenden Begleiter oder Wegweiser Catabulensis (s. folg. 9.) reisen, die Begleiterpferde hießen ebenfalls Agminales. Wog das Couriergepäck, Felleisen u. über 30 Pfd., so wurde ein zweispänniger Wagen genommen, und der Courier, der Begleiter und die Habe mußten gefahren werden.

Die reisenden Couriere aßen unterwegs auf dem Pferde und im Wagen, sie durften ohne dringende Noth nicht absteigen, erhielten bei ihrer Ankunft auf den Stationen jederzeit bereit stehende Pferde (Vereden) und mußten die kaiserlichen Handbriefe und Staatschreiben persönlich an die Empfänger abgeben. Diese Männer wurden oft nach den Umständen näher befragt; zur Auszeichnung trugen sie Federn auf dem Hute.

Da ihr Amt zur Klasse der Unterbedienten gehörte, so kann man sie nicht zu dem Stande unsrer heutigen Couriere — oft wichtige und bedeutende Staatsbeamten, Majors, Gesandtschaftsräthe und Secretäre, Hauptmänner u. u., wie die Agentes in rebus der Kaiser — rechnen. Zwar heißen in Frankreich, Spanien u. die Postbegleiter (Conducteurs und Schirmeister) ebenfalls Couriere, aber sie sind nicht das, was die Römer darunter verstanden.

(Codex, de cursu publ. lex XLVIII. — Glossarium lat. Ms. Reg. cod. pag. 1013. — Le Quien de Neufville pag. 47).

9. Catabulenses, Wagenführer, Kutscher, Fuhr- und Reitknechte. Sie führten eine Peitsche, ritten den Cursreitern (Courieren) vor, beluden die Curswagen und packten sie ab, fuhren die Wagen mit den kaiserlichen Staatskleidern, den Staatskassen, Geldern und dem Hofgepäck bis zur folgenden Station, und lieferten die Fracht an den dortigen Stationsverwalter ab, der das Mitgebrachte, dem Frachtzettel gemäß, weiter besorgte. Diese Gattung Dienstleute hatte in Hinsicht

der Amtsverrichtung einige, wenn gleich entfernte Aehnlichkeit mit den Postillons in Deutschland.

(Codex etc. Paratitlon et .leges).

10. Hippocomi, Pferdewärter, Stallknechte, zum Füttern und Warten der Thiere, und

11. Muliones, Maulthiertreiber.

(leges X, XXXIV. et XXXVII).

12. Mulo-Medicus, ein Thierarzt, Kurschmidt, mußte in jedem Stationsorte seyn; er beschlug die Pferde und Maulthiere, und gab dem erkrankten Vieh Arznei ein. Er durfte keine Belohnung von den Reisenden nehmen, denn er wurde für alle ihm zukommende Geschäfte besoldet, alles Zug- und Lastvieh auf jedem Curse gehörte dem Staat in der Person des Imperators.

(Codex, Paratitlon — Marc. Aurel. Cassiodorus lib. III. epist. X. et lib. IV. ep. XLVII).

e) Diploma und Evectio y)

Beide Benennungen sind gleichbedeutend, denn seit Constantin d. Gr. wurden die Diplomata Evectiones genannt, vom Zeitworte eveho, evehi, evectum etc. Wagen und Pferde verschaffen, im passivo: sich fahren lassen.

Das Diplom oder die Evectio (Erlaubnißschein, Freifahrtschein?), den cursum publicum und die Marschall- oder Curspferde zu benutzen, ertheilten nur der Kaiser und — mit dessen Bewilligung — der Praefectus Praetoris und der Stadt-Praefect (Souverneur) in Rom, Beide jedoch nur in Staats-Angelegen-

y) Beide unübersetzbar und unsern heutigen Courier-, Wirthspann- und Postfrei-Pässen, dem Wesen nach, nicht entsprechend. Quint. Aurel. Symmachus (Praefect zu Rom im 4ten Jahrhundert) erklärt sie durch Erlaubnißschein, Andere und die Lexica durch: Freies Fahren mit der Post — denn Posten und Curvus publicus ist den Verfassern gleichbedeutend, ich habe hier, um etwas zu verdeutlichen, Wag und Schein gesagt. Die Diplome, von welchen Cicero in seinen Briefen an Balbus spricht, waren nicht diese Pässe — denn damals bestand noch kein Curvus publicus — sondern Befahlungen, Amts- und Ehrenpatente, wie noch jetzt i. B. Adels-Diplom u. u.

heiten den Prätorianischen Präfecten und denen, die ein hohes Civil- oder Militär-Amt verwaltet hatten, auch zu Führen mit den an die Hauptstaatskasse abzuliefernden Geldern und zu Monstrationsführungen. Jeder Schein oder Paß mußte, vor dem Gebrauch, von den Directoren des Curses gelesen und mitunterschieden worden seyn.

Diese Diplomata, oder Evectiones waren zweifach.

Die erste Gattung war die gewöhnliche, in welcher zwar die Dauer ihrer Gültigkeit nicht genau, aber die Orter benannt waren, wo ein zweitägiges Stilllager gehalten, was für Speisen und Getränke gereicht werden sollten und die Zeit angegeben war, in welcher die Reise vollendet werden konnte. In der Regel wurden nur 2 Bereden (Curspferde) bewilliget, nahm der Reisende ein drittes als Weispferd (Parhippus), so mußte aus dem Passe die Eile und Nothwendigkeit erweislich seyn. Fehlte einem Reisenden oder Couriere der Paß, so wurden Beide verhaftet und die Pferde versagt^{a)}.

Die zweite Gattung hieß extraordinäres Diploma. Es wurde nur den Gesandten und den nach Hofe Berufenen ertheilt, und enthielt zugleich die Anweisung, dem Reisenden Lebensmittel, Gespann und Viehfutter für kaiserliche Rechnung zu liefern. Das Beispiel eines solchen Reise-Diploms ist noch vorhanden^{a)} und lautet:

„.....Kaiser, allen Unsern Befehlshabern jedes Orts.
 „Wir thun kund, daß Wir den.....als Unsern Gesandten
 „nach.....abgeschickt haben. Darum befehlen Wir Euch durch
 „Gegenwärtiges, daß Ihr demselben (Zahl) Pferde und soviel
 „Lebensmittel liefert, wie derselbe nöthig hat, nämlich:
 „gewöhnliche (Beredi) undHülfpferde (Parhippi),
 „Brod.....Maasß Wein,.....Bier,.....Pfund Speck,.....
 „Fleisch,Schweine,Spanferkel,Hammel,

Läm:

a) Pertinax, nachmals Kaiser, übertrat jene Vorschrift auf seiner Reise in die ihm vom Marc Aurel zugetheilte Statthaltertschaft, er wurde vom Statthalter in Syrien verhaftet, und mußte zur Strafe die Weiterreise von Antiochien bis zum Bestimmungsort zu Fuß vollenden. (Jul. Capitolinus in vita Pertinacis).

a) Hieronymus Bignonius, Commentar. ad Marcullum in Baluzii capitularibus. Dieser Jerome Bignon war Staatsrath, General-Advokat beim Parlament und Director der königl. Bibliothek unter Ludwig XIII. mit dem Bignon erzogen wurde, geboren 1590, starb im April 1656.

„Lämmer, junge Gänse, ... Fasanen, junge Hühner,
 „Öel, Pöckelsalz (Salzbrühe), ... Honig, Essig,
 „Kümmel, Pfeffer, ... Gewürznägelein, Zimmt, Ma:
 „stirckörner, Dattelpflaumen, Pistazien, Mandeln, ...
 „Wachs,, Salz, ... Heu, Hafer, ... Stroh. Sorgt
 „dafür, daß alle diese Dinge hinreichend, vollständig, ohne Säü:
 „men und zusammen geliefert werden.“

In jedem Pässe standen die Beschränkungen genau bemerkt,
 z. B. daß jeder Reisende täglich nur 5, in späterer Zeit nur 6
 Bereden (Curspferde) und eine Bereda (Wagen) erhalten solle,
 der Präfectus Pratorio außer den Pferden nur 2 Angarien (jede
 zu 2 Paar angeschirrte Zugochsen) ein Director, Judex curiosi,
 nur 2 Bereden — ein Vikar 30 Esel oder 10 Pferde — ein
 Oberer (Comes) 4 Pferde und 1 Weispferd — ein Kriegs-Ober:
 ster, Tribunus militum, drei — ein kaiserlicher Hofbeamte und
 ein Geschäftsträger 2 Pferde. Die Vikarien erhielten vom Mo:
 narchen jährlich 10 auch 12, die Präsidenten 2 solcher Pässe zu
 Dienstreisen.

Es war straffällig, die im Diplom bewilligte Anzahl Pferde
 zu überschreiten — einen schon gebrauchten Paß nochmals zu be:
 nutzen — die Zug- und Lastthiere zu überlasten — die Curspferde
 einem Privatfuhrwerke vorzuspannen — über 500 Schritte von
 der Heerstraße abzuweichen — das Vieh mit Knütteln (nur mit
 einer Ruthe oder Peitsche) anzutreiben — und ein erlangtes Di:
 plom zu verkaufen.

(Guido Pancirolus, Comment. in notitia Imperator. lib. I. cap. 6. —
 Codex Theodos. Tom. II. Tit. V. Paratitlon. — Le Quien de
 Neauffle etc. etc. pag. 28. — v. Beust Post-Negal Th. 1.
 Abschn. IV. S. 254. u. f.).

N a c h t r a g.

Im Vorstehenden — nach den Gegenständen geordnet — ist
 alles zusammengestellt und vorgetragen worden, was Stückweise in
 vielen Schriften alter und neuer Zeit über den Cursum publicum
 der Römer gesagt, gedacht, gemuthmaßt, auch Vieles oberfläch:
 lich und unbestimmt erzählt worden ist.

Es schien mir Pflicht zu seyn, diesen berühmten Cursum
 publicum in allen seinen Theilen ausführlich und gründlich

zu erörtern, um eine Vergleichung der vielen benannten Gegenstände, der Verschiedenheit und übergroßen Anzahl z. B. der Wagen und Beamten auf einem römischen Curse, mit den wenigen Erfordernissen zum Betrieb unsers heutigen Postwesens anzustellen, und daraus das Irrige des allgemeinen Glaubens zu erkennen, als ob jener Cursus unsern Post-Anstalten gleich, oder doch ähnlich gewesen sey, folglich derselbe das Postwesen der Römer genannt werden müsse.

Dies widerlegt zugleich eine andre Meinung und Schlußfolge, daß nämlich jene Anstalt der Römer und das heutige Courierwesen ein und dasselbe sey.

Es scheint wohl Vielen unbekannt zu seyn, daß das Befördern der jetzigen Couriere b nur eine Nebensache des Postwesens ist, und demselben bloß darum zugetheilt wurde, weil stets Postpferde zu haben sind und deshalb kein Aufenthalt eintreten kann; daraus folgt aber nicht, daß diese unwichtige kleine Geschäfts-Zugabe auch für das Ganze oder die Postanstalt überhaupt genommen werden müsse, so wenig man, meines Bedünkens, unter Pendel oder Feder eine Uhr verstehen würde.

Auch der Umstand, daß die römische Einrichtung nur allein für den Kaiser vorhanden war und nur von ihm unterhalten wurde, — unsre Posten aber von ihrem Ursprunge an zum Gebrauch und Nutzen aller Unterthanen bestimmt sind und von deren Beiträgen durch das Porto unterhalten werden, hebt das Passende der Gleichstellung auf.

5.

R o m vormalß und jetzt, P o s t a n s t a l t e n in Italien.

Noch steht sie zwar die alte Roma seit dritthalb tausend Jahren auf ihrem Grund und Boden, aber was vormalß in und mit ihr bestand, besteht nicht mehr in seiner Pracht und Macht, als ihre Beherrscher und wer sich Römer nannte, kraft der Tak-

b) Stets Männer von Rang und hohem Stande, die römischen dagegen waren besoldete Beamten der niedern Klasse, fast unsern Positionen gleich.

rit und Waffen, unbewachte Völker überfielen, unter schalen, nichts würdigen Vorwänden und erdichteter Erleidung von Beleidigungen bekriegten, plünderten und unterjochten.

Von dieser Roma aus gingen ja Bündnißbrüche, freche Insolenz und Uebermuth, Gewalt und Treulosigkeit, Sünden und Missethaten aller Art, um mächtige Monarchieen zu vernichten, die Ruhe, den Frieden und das Bestehen glücklicher Völker zu zerstören und somit der allgewaltigen Weltstadt die Macht, den Glanz und Reichthum zu erringen. Ganz so, wie das längst verschollne Directorium in der Capitale du monde, nach ihm der nun entschlafene Universal-Monarch aus Korsika und überhaupt die große Nation bis 1814 ein Nachbild uns vor Augen stellten und alle Tugenden jenes verschwundnen Volks, bis zur Verzweiflung der Unterdrückten, versinnlichten.

Hochmuth und Selbstsucht beseuerten Roms (und die vorletzten drei Jahrzehende hindurch auch Frankreichs) Dichter, Redner und Historiker, in einem ewigen Prahlen die Tapferkeit und Kriegskunst ihrer Nation zu übertreiben und nirgend des edlen Heldenthums der Besiegten und Unterworfenen im Kampfe für ihr Recht und ihre Freiheit, mit Lob und Anerkennung zu gedenken.

Es ist ein Jammer, soviel Aufhebens von der Geisteshoheit und dem Seelen-Adel jenes untergegangenen hartsinnigen Volks zu hören und zu lesen, dem jede Eltern- und Kindesliebe fremd war, wo ein Vater zusehen konnte, wie auf seinen Befehl, seine stehenden Söhne gestäubt und enthauptet wurden. Wöge immerhin ein solcher Gräuel des gefühllosen wilden Republikaners von unsern Rathedern herab beschattet werden; finden doch die Mordscenen und Verbrechen Marats, Dantons und aller Schrecklichen, Vertheidiger. Die Hauptlust der ganzen Nation war nur auf Schaukämpfe zwischen Menschen und mit Raubthieren auf

c) Sie ward allerdings belebt durch die vom Livius auf 2 und 3 Seiten erlogenen Reden der Feldherren vor dem Beginn einer Schlacht, oder eines Sturms, geschmückt mit schönen Vhrsasen und sterblichem Schimpfen auf die Feinde, besonders wenn es mißlich ausfiel. Zudem erwäge man, welche ungeheure Lungen der deklamirende Feldherr besigen mußte, wenn sein stattlicher Sermon von den 3 Treffen des Heers — oft über 1 Meile ausgedehnt — hätte vornommen werden sollen. Die Lüge liegt am Tage, in den Gymnasien aber werden solche Reden, als wirklich hergesagt, noch weitläufig erläutert, Styl und Klang gar hoch gepriesen und gelten überall für bare Münze.

Leben und Tod gerichtet, denn auch Frauen, selbst hohen Standes, sogar zarte Jungfrauen und Vestalinen, diese keusche Heiligen, betrachteten von ihren Sperrsitzen hinab, mit Entzücken die kräftigen nackten Kämpfer und Gladiatoren, und konnten sich nicht satt sehen an der Wuth und dem Zerfleischen der Streiter und ergrimten Bestien und an den Todeszuckungen der Gefallenen.

Und was ist es denn überhaupt Großes mit der so gepriesenen sittlichen Hoheit der alten Römer und ihrer Tugend, für die sie nicht einmal ein eigenes Wort in ihrer Sprache hatten? Man übersetzt ihr *Virtus* durch Tapferkeit und Tugend, wenn gleich nach unserm Sinn und Deuten die beiden Begriffe himmelweit verschieden sind und bleiben. Sogar in der Religion der Römer sprachen sich Mordlust, Rache und Unzucht als Volkssinn aus, wenn man die von ihren Dichtern besungenen nichtwürdigen Streiche ihres liederlichen Obergötzen Jupiters und den Unfug, die Frevel und Schändlichkeiten des übrigen Göttergesindels erwägt, mit Ausnahme der tugendhaften Vesta, Ceres und Proserpina, von deren Lebenswandel freilich nicht viel bekannt geworden ist. Nicht 8 Edelthaten ihrer Unsterblichen bringt man aus den unsinnigen Erzählungen zusammen, welche der Schönheit in den Lebensarten, besonders der Erbauung und Beherzigung wegen, von der für alles Irdische so empfänglichen Schuljugend schon in *Tertia* auswendig gelernt werden müssen.

Wie ist es jetzt in jener Stadt und in dem wunderschönen Italien?

- d) Der Kern der Römerludugend lag in dem Gebrauche, daß in jedem Triumph: Aufzuge alle Gefangene (geesselt) bei ihrer Ankunft auf dem großen Markt aus der Procession rechts ab nach dem unterirdischen scheußlichen Kerker *Tullianum* — so genannt von dem Erfinder und Erbauer, dem Könige *Servius Tullius*, 200 J. nach Roms Erbauung — abgeführt, und in demselben die Könige, Fürsten, Heerführer und Vornehmsten der überwundenen Feinde, sämmtlich mit Ruthen gepeitscht und nach dem Gehirnschmerz erstickt, oder enthauptet, oder lebend und bluttriefend durch die Fallthüre in die brunnenartig gewölbte tiefe Grube gestürzt wurden, um in derselben langwährend jämmerlich zu sterben, darum, weil sie für Vaterland und Habe kämpften. Hatte ein Bote die vollzogenen Hinrichtungen dem im Capitol wartenden Triumphator und ganzen Zuge gemeldet, dann erst ging der Marsch weiter in den Tempel *Jovis Capitolini*, um die Dankopfer und inbrünstigen Gebete des hochherzigen frommen Volks den Göttern darzubringen. (S. Chr. W. v. Ellans Abhandl. der röm. Alterthümer, Th. III. S. 706—725. — Flav. Josephus Krieg der Juden, B. 7. Kap. 5. §§. 4—6).

Die Blutschulden sind zwar schwer vergolten worden, eigene Verderbtheit und Drangsale haben das Herrliche und mit diesem auch jenes Volk vernichtet, Schutt bedeckt die Pracht: und Kunstwerke dieser Weltstadt. Dennoch ist sie, im Sinn und Wirken des Clerus, noch jetzt die Beherrscherin großer und mächtiger Staaten, denn ihr Oberhaupt regiert in den 4 Haupttheilen unserer Erde auf andre Weise mit unerschütterlichen Grundsätzen, durch Bullen und Vorbehalte, durch geistliche Fürsten und heilige Legionen in Chorherren und Kapuzen, und den furchtbaren Phalanx, die unsterbliche Jüngerschaft Ignazens von Loyola. Ein andres Volk und andre Sitten walten dort, eine andre Sprache und andres Leben, Faulheit, Vergiftungen und Meuchelmorde, selbst von Priesterhand c) verübt, überhaupt ein gräßlicher Volkszustand, der in Justus Tomasius (Doctors Westphal in Rom) Spaziergang durch Kalabrien und Apulien (1828) und in den Memoires et Lettres de Paul Louis Courier (de Méré, auch 1828) herzerhebend geschildert wird.

Wie jene Weltmacht und Herrlichkeit ist auch der *Cursus publicus* der Kaiser spurlos verschwunden, an seiner Statt sind die Postanstalten in der Lombardey die einzigen, welche zum Theil dem Bedürfniß zusagen, in den übrigen Staaten aber sind sie schlecht und unzureichend, kaum des Daseyns werth.

Boher auch Briefwechsel, Reisen und Postgüter — diese Quellen des Post-Ertrags und Veranlassung zum Errichten der Postanstalten — da mit dem Falle Venedigs, Genua's und Pisa's zugleich das rege Leben, die Kraft und Thätigkeit und mit ihnen der Einfluß und Wohlstand jener Städte sanken, welche in und nach den Kreuzzügen und zur Zeit der Entdeckung Amerika's mächtig den Handel lenkten und reich und gebietend das ganze Mittelmeer und die Levante ihr Eigenthum nannten.

Jetzt ist in diesem weithin gedehnten Italien, als festes Land 4611, und mit den Inseln 5801 Quadratmeilen enthaltend, das Postwesen gerade wegen der vielen kleinen Staaten zerstückelt und

c) Einer der größten Banditenhäupter in Kalabrien und den Abruzzen, war der Priester Ciro Annichiarico, der im Verhör freimüthig gestand, 70 Personen — darunter die ganze ihm verhasste Familie Montelosi, bis auf einen sich Geretteten, — eigenhändig ermordet zu haben. Er ward 1819 hingerichtet. (Moden: Zeit. d. J. No. 42).

jeder Zahlungsfaß abweichend. Zur Uebersicht im Allgemeinen möge das Nachfolgende gereichen ¹⁾.

Eilwagen sind errichtet:

- von Mailand über Udine, Treviso, Vizenza nach Triest und Wien, über Padua nach Venedig, und einer nach Bregenz,
- : Mantua über Verona (6 deutsche Meilen) nach Roveredo — und Ferrara (16 d. M.),
- : Venedig nach Treviso (hier in den Cours von Mailand) — nach Ferrara (20 d. M.) und Rom — und nach Triest (30 d. M.) über Treviso und Palma,
- : Rom über Bologna nach Ferrara (21½ d. M.) in die Straßen nach Mantua und Mailand, nach Venedig und Wien.

Post-Couriere oder Fahrposten Brocaccj, Postwagen)

- von Mailand nach Verona (28 d. M.) und Mantua (25½ M.),
- : Florenz nach Pisa (12 d. M.), 2, 3; auch vierspännig, nach der Anzahl der Passagiere,
- : Rom über Bologna nach Ferrara (21½ M.) neben der Schnellpost — nach Terracina (21 M.), über Capua nach Neapel — und nach Aquapendente,
- in Sardinien, Malle-Posten, gleich denen in Frankreich (Corrieri, Courtierposten),
- im Königreich Neapel sind Postwagen auf allen Haupt-; Seitenstraßen für Reisende, Geld- und Paketsendungen,
- in Sicilien dagegen sind weder fahrende, noch Extra-Posten, die bedeutendsten Städte liegen am Meer und unterhalten die Verbindung durch Schifffahrt.

Diligencen sind allgemein in Italien, theils landesherrlich, theils Privat-Fuhrwerke, Beide haben in der Regel eigene Stationen, und fahren stets einen bestimmten Weg. So bestehen Diligencen auf allen Routen in der Lombardien, auch auf den Seitenstraßen, ferner

- von Bologna nach Modena — von Rom nach Neapel, Viterbo, Civita vecchia, Frosinone, Tivoli und Subiaco, und Terracina — von Fuligno nach Perugia,

¹⁾ Aus dem neuesten trefflichen Werke und geographischen Post-Handbuche; Der Reise-Secretär von Franz Kaffelsperg, Official bei der k. k. Haupt-Direction der fähr. Posten in Wien, 1829 und 1830.

von Florenz Privatwagen nach Pisa, Livorno, Pistoja, Lucca, Perugia und Bologna,

: Neapel gehen vier Hauptstraßen, die apulische, kalabrische, die nach Rom und in die Abruzzen,

in Sardinien und den Herzogthümern sind nur Privat-Diligencen im Gange, wohin man will.

Extraposten sind nur im Lombardisch-Benetianischen wohlgeordnet, für 2 Pferde werden 6 fl. 2 Kr., Trinkgeld 1 Lire u. s. w. gezahlt. Im Kirchenstaat, in den Herzogthümern und im Königreich Neapel können die Extrapost-Reisenden fahren oder reiten. Die Zahlungssätze sind sich ziemlich gleich.

Stafetten werden ebenfalls abgesendet, man bezahlt für das Pferd und die Post (2 Meilen) in der Lombardey 1 fl. 32 Kr. — im Kirchenstaat 60 Bajocchi — in Toskana 7½ Paoli — in Sardinien 3 Fr. 50 Cent. — in Neapel 80 Grant — in den Herzogthümern 4 Paoli (17 gr. 8 pf.) auch 5 Lire (1 Thl. 7½ Gr.).

Dampfschiffe fahren auf dem Lago maggiore von Sesto Caltende nach Magadino in der Schweiz — von Domaso nach Lecco und Como — auf dem Lago di Garda — als Wasserpost von Mantua nach Ponte San Maria Maddalena am linken Po-Ufer, (15 deutsche M.) — von Venedig nach Padua (8½ d. M.) — nach Rovigo 7½ d. M.) — nach Chioggia (3½ d. M.) — nach Ponte S. M. Maddalena (9½ d. M.) — nach Mestre oder Fusina (2 M.) — nach Ferrara und Ancona in 8 St. — Ponte Lago Scurio am Po vorbei, — nach Pavia in 40. St. — nach Triest in 10 St. — von Piombino nach Porto Ferrajo auf Elba — von Neapel nach Palermo in 26 St.

Paketboote, von Genua nach Sicilien und Neapel in 3—6 Tagen — nach Capraja (Insel) in 3 T. — nach Malta monatlich einmal in 13—15 T. — von Mailand nach Turbigo in 13 Stunden — nach Concesa in 12 St. — nach Pavia in 6 St. — von Mantua nach Ferrara in 25 St.

Die Ober-Aufsicht und Leitung der Postanstalten ist in jedem Staate Italiens einer eigenen Behörde anvertrauet. Die im Lombardisch-Benetianischen Königreich stehen unter der allgemeinen Hofkammer in Wien — die in Tos-

fana unter der General:Post:Intendanz in Florenz — im Königreich Neapel unter der General:Post:Direction in Neapel — in Sardinien unter der General:Direction in Turin — im Kirchenstaat unter der General:Intendanz in Rom. Die Herzogthümer haben ihre landesherrliche, unwichtige Post:Direction in ihrer Hauptstadt.

Die Briefe werden durch Reit: und Fahrposten in einem zweirädrigen Kabriolet (Sedia) befördert, das zwei Sitzplätze, den einen für den Postillon, den andern für einen Reisenden enthält. Die Postillone sind in der Regel flink und dienstfertig, aber unverschämt im Fordern, wie überhaupt der Italiener. Mit der *Cambiatore*, einem Postfuhrwerk für 2 Personen und stehenden Preis, fährt man nur langsam, kaum etwas schneller als im gemächlichen Schritt, auch nur bei Tage. Man zahlt 5½ Lire (1 Thlr. 23¼ sgr. preuß.) für ein Zugpferd, oder ein gesatteltes Pferd zum Reiten. In Rom und andern großen Städten Italiens giebt es keine auf öffentlichen Plätzen bereit stehende Wagen.

Als Zugabe möge die Bemerkung folgen, daß die Postbeamten in Italien in der Gabe der Deutlichkeit und im freimüthigen geraden Sinn ihren Amtsgenossen in England und manchen andern Staaten keinesweges nachstehen. In Mailand z. B. wird viel deutsch gesprochen. Der bekannte verstorbene Seume, auf seiner Reise nach Syrakus, redete einen dortigen Postbeamten deutsch an. Dieser antwortete gemüthlich und unbefangen: „Jo „non sono un asino, per ruggire tedesco (ich bin nicht so ein „Esel, um deutsch zu brüllen). Es ist die Sprache ihres „Landesherrn,“ entgegnete Seume. Betroffen verstummte der Italiener.

Zweite Abtheilung.

Ueber

P o s t e n

und

H a u p t - P o s t s t a a t e n.

Erster Abschnitt.

Ueber

Posten,

§. 1.

Ueber die Benennung: Post.

Die meisten Schriftsteller, wenn sie von Posten reden, leiten das Wort und die Bedeutung: Post von dem lateinischen Positum und Posita, verkürzt in Postum und Posta, ab. Virgil^{g)}, am häufigsten aber Lucretius^{h)}, schreiben des Versmaßes wegen: repostum, disposta und posta, was einen Standort hat, wie z. B. posita statio, zusammen gezogen poststatio, das Unterstell einer Säule u. u., woraus denn Poststation gebildet seyn soll.

Fast in allen Sprachen Europa's ist das Wort und der Begriff: Post in vielen Bedeutungen vorhanden, wie uns die Wörterbücher belehren. In Deutschland z. B. sagt man im militärischen Sinn: der Posten, die Post oder Schildwache, einen Posten behaupten u. — in amtlicher Beziehung: einen Posten (ein Amt) bekleiden u. u. — im Geldverkehr: eine Geldpost, Schuldpost u. u. — im gemeinen Leben: Postenträger, als Be-

g) Aeneide: lib. I. v. 28. stabat alta mente repostum etc. lib. VI. v. 24. subpostaque furto etc. etc.

h) de rerum natura, lib. I. v. 47 et 1057. — lib. III. v. 347. 871. 885 etc. etc.

zeichnung eines Klätschers. So beinahe mit einigen nämlichen Bedeutungen in Frankreich, Dänemark, Schweden, Polen, England u. u.

Die Frage bleibt beachtenswerth: Ob nicht eigenthümliche Dialecte die Verwandlung und den Namen hervorbrachten? Es scheint so, da in allen Sprachen Europa's das lateinische Wort: *Posta* oder *Posita* das Grundwort mit Veränderung der Endsilbe ist; denn diejenige Anstalt, welche man mit dem Ausdruck: *Post* bezeichnet, wird überall so benannt. Portugiesisch: *a Posta* — spanisch: *la Posta* — französisch: *la Poste* — englisch: *Post* — holländisch: *de Post* — italienisch: *la Posta* — schwedisch: *Post* — dänisch: *Posten* — polnisch und russisch: *Poczta* (*Potschtsa*).

Die gleiche Benennung in allen diesen Sprachen deutet auf einen gemeinsamen Ursprung, der höchst wahrscheinlich in Italien zu suchen und aus dem Lateinischen — der Grundsprache — entnommen worden ist, ohne daß darum die ersten Posten dort entstanden sind. Die oft sehr seltsamen Meinungen einiger Etymologen, z. B. die Ableitung von *Potestas* u. u. werden hier übergangen, weil sie nichts entscheiden.

Auch beim Postwesen wird das Wort: *Post* in mehrfacher Bedeutung genommen, und zwar

als die Anstalt selbst, z. B. fahrende, reitende, Kariol:, Boten:, Schnell:, Eil: u. u. Posten,

als den Ort, das Gebäude, worin die Annahme, Aushändigung der Briefe, Pakete u. u. und die Abfertigung der Posten geschieht, und

in Süddeutschland, dem Taxischen Postgebiet und in Frankreich wird die Wegelänge von einer Station zur andern durchgehends *Post* genannt, z. B. $\frac{1}{2}$ *Post* beträgt 1 Meile, une lieue, — 1 *Post* 2 Meilen, $1\frac{1}{2}$ *Post* $2\frac{1}{2}$ Meile u. s. f.

Vor 2; und 3 hundert Jahren war auch das von *Post* gebildete Zeitwort: *Postiren* sehr gebräuchlich, d. h. frische Pferde zur Weiterreise nehmen i). Auch in den neuern Zeiten

i) Daher liest man in alten Geschichtsbüchern, z. B. vom römisch-deutschen Könige Ferdinand — nachmals Kaiser Ferdinand I., Bruder und Nachfolger Karl V. — er habe „selbst vielmal postirt“, um den Passauer Vertrag (*pacem religiosam*) 1552 zum Stande zu bringen. (Cyprian Geschichte der Augsburgischen Confession. S. 227).

steht in manchen Verordnungen und in derselben Bedeutung: Postiren, z. B. in der Lippe: Detmoldschen Extrapost:Verordnung v. 29. Junius 1830. §. 2.

§. 2.

Wie und Wo entstanden die Posten?

Der Ursprung aller Sendungs-Anstalten — wenn man sie Posten nennen will — ist, meines Bedünkens, in wenigen Worten anzugeben:

er lag in dem Bedürfniß.

Aus dieser und keiner andern Ursache scheinen wohl alle Einrichtungen hervorgegangen zu seyn, die jedes Volk nach seiner Weise und Ansicht traf, ohne das Vorbild von einem Nachbar: oder entlegenen Staate zu kennen und zu nehmen.

Fast alle Meinungen von dem Erfinden oder Entstehen der Posten beruhen auf dem Umstande, daß Niemand deutlich erklärte, oder eigentlich wußte, was er unter Posten verstehe. Alle kommen indessen, ohne es wörtlich zu sagen, dahin überein, daß die Anstalten, welche Briefe durch bestimmte, d. h. eigends dazu bestellte Leute besorgen lassen, Posten gewesen sind und genannt werden müssen, ohne das Wesen, das Eigenthümliche der Verfassung, welche wir Posten heißen, weiter zu kennen. Aus dieser Unkunde entstand denn auch der Glaube, daß die Posten da oder dort erfunden und eingeführt worden sind. Die bedeutendsten Schriftsteller seit dem 16ten Jahrhundert setzen den Ursprung unsrer Posten in die Einführung der Tassischen: (Reichs:) Posten, bestimmter gesagt, in die Einrichtung der Anstalt des Franz von Tassis im J. 1516, durch reitende Boten Briefe von Brüssel durch Deutschland nach Wien und Italien zu befördern. Reitende Boten — nicht Posten — wurden sie jedoch damals vom Gründer selbst und noch einige Zeit nachher so benannt, bis der Name: Post aus Frankreich sich auch nach und nach im benachbarten Deutschland einbürgerte.

Andre nennen Ludwig XI. von Frankreich, wegen der eingeführten Couriersendungen. — Viele den Imperator Augustus, wegen Errichtung des Cursus publicus. — die Meisten den Per:

ser: König Cyrus, ebenfalls wegen veranstalteter Couriersendungen, sämmtlich auf bestimmten Stationen, als Erfinder der sogenannten Posten. Daß aber auch Cyrus — als der Älteste dieser Regenten — nicht der Erfinder des Courier- und Staatsbotensendens sey, wie Herodot und Diodor sagen, und deren Verehrer bis zur jetzigen Zeit ohne weiteres Forschen blindlings glauben und behaupten, sondern daß die Chinesen und Japaner Jahrtausende und Hunderte vor Cyrus dieselben Sendungen eingeführt hatten, ist in den Kap. 3 und 4., S. 21 und 23, und Kap. 7., S. 41 vorgetragen worden.

Diesen Behauptungen entgegen ergeben die bisher unbenuzten, im Archiv zu Königsberg in Preussen noch aufbewahrten Original-Schriften jener Zeit,

daß die Posten, im eigentlichen Sinn des Worts und nach dem Wesen als: Sendungs-Anstalt für Jedermann, und wunderbar! schon den jetzigen Formen ähnlich,

im 13ten Jahrhundert und zwar im Jahr 1276 zuerst von Deutschen, namentlich von den Marianer- oder Deutschen Ordensrittern zu Marienburg in Westpreussen erfunden und eingeführt worden sind.

freilich, wie alle neue Einrichtungen; als Stoff zur Ausbildung, die — wohl zu beachten, — noch jetzt keinesweges vollendet ist, sondern fort und fort fast in allen Gebieten Deutschlands weiter schreitet.

Der Beweis und die Angabe der Quellen stehen ausführlich in dem Kapitel 3. §. 4., Preussen.

Nach diesen Ritttern erscheint im folgenden Jahrhundert auch England als Erfinder und Besizer von Postanstalten. Denn in den Verordnungen Königs Eduard III. (1327—1377) wird der Posten gedacht, also 80—100 Jahr vor Ludwig XI., und Eduard IV. (1461—1483) legte Posthäuser d. h. Pferdewechsel, Post-Stationen, von 20 zu 20 englischen, oder von 4 zu 4 deutschen Meilen an (s. Kap. 13., England). Folglich 240 Jahr in Preussen, 170 Jahr in England und in einigen Staaten Deutschlands zur Zeit der Hanse, vor den Taxischen Anstalten im J. 1516.

Durch diese begründete Angabe der wahren Ursprungszeit unsrer Posten — in der vollen Bedeutung des Worts

und Wesens — ist jener veraltete dreihundertjährige Glaube an die Schöpfungen der vermeintlichen Postanstalten durch Cyrus, August und Ludwig XI. und an die Erfindung des Franz von Taxis, aufgelöst, und

eine neue, durchaus beglaubigte richtige Erkenntniß von dem Entstehen und dem Anfange der Posten, bestimmt und festgestellt worden.

§. 3.

Was sind Posten?

Seit dem 16ten Jahrhundert wurden alle Arten des Brief- Ueberbringens, mit Einschluß der vor Jahrtausenden, mit der Benennung: Posten beehrt, weil man die Sendungsweise nicht anders zu bezeichnen wußte. Jeder verstand den Ausdruck und gebräuchlich gewordenen Namen, oder lernte ihn doch kennen. Eben darum ging und geht man noch jetzt so weit, von Auf-, Schrei-, Feuer-, Schwalben-, Tauben-^{k)}, Ochsen-, Esel-, Hunde-^{l)} u. u. Posten zu sprechen und zu schreiben, ohne an die verständlichen und richtigen Benennungen: Signale, Zeichen, oder Briefbringer zu denken, oder, beim Mangel eines alles umfassenden Wortes, zu umschreiben. Man glaubt, durch das Wort: Post sey genug gethan, um sich — passend oder nicht — verständlich auszudrücken und die Sache entsprechend zu bezeichnen.

Viele sind der Meinung, daß eine Anstalt, welche Briefe durch besondere, bestimmte Personen befördern lasse und den Um-

k) Die Griechen benutzten abgerichtete Tauben zu Briefträgern, auch Anacreon (531 J. v. Chr.) besingt sie. Im Kreuzzuge 1171 hatten die Araber dergleichen, und Sultan Murad III. ward dadurch von den Bewegungen der Kreuzfahrer schnell unterrichtet. Die alten Vögelkenner kannten die Columba tabellaria besser, als die neuern Ornithologen, sie war ebenfalls in Deutschland unter dem Namen: Bauschtaube, auch Brieftaube berühmt und geschätzt. Diese fliegende Boten sind seit einigen Jahren bei wichtigen Speculationen, zum Ueberbringen der Börsen-Courszettel u. u. in England, Frankreich und Holland oft gebraucht worden. Eine der schnellsten flog von London nach Antwerpen (in gerader Linie 43 deutsche Meilen) in $5\frac{1}{2}$ Stunden, eine Aivalin von Paris nach Amsterdam (59 deutsche Meilen) in 24 Stunden.

l) Benennungen nach dem vorgespannten Zugvögel, wie bei den Wävern und noch jetzt in Spanien und Italien.

ständen angemessen, eingerichtet sey, das Wesen der Posten halte, folglich auch die Benennung: Post, führen müsse. Man kann hierauf einwenden: Kein Magistrat und Gutsbesitzer, auch keine Gerichtsbehörde u. u., welche bestimmte oder Amts: Boten zu Fuß, zu Pferde oder fahrend an festgesetzten Tagen und Stunden auf die nächste Postverwaltung senden, um Briefe, Gelder und Pakete hinzubringen, oder abzuholen, wird dies besorgen im Ernst eine Post, und die Botenläufer, Reiter oder Kutscher Postillone benennen, was doch der Einrichtung, dem Zwecke, und dem Beobachten der Posttage und Poststunden nach, eher passend seyn würde. Niemand kann und wird dies Bringen und Holen als ein Postwesen anerkennen.

In einer andern Ansicht liegt die häufig ausgesprochene Meinung: daß unser Postwesen nichts weiter als die Ausbildung eines vormaligen ersten rohen Entwurfs sey, mithin seyen die Karavanen und andre Sendungsmittel in der Urzeit der Grundstoff aller Posten. Es ist doch eine mißliche Sache mit dem Gleichstellen, was dem Aeußern nach ähnlich scheint, kann seinem innern Wesen nach verschieden seyn und unbekannte Umstände führen zu falschen Schlüssen. Dies ist der Fall mit dem Postwesen, das mit den Sendungs-Anstalten voriger Zeit nicht einmal die entfernteste Aehnlichkeit hat (s. folg. S.).

Beharrt man jedoch bei der Meinung, daß jede Anstalt zum Brieffenden, überhaupt Briefbestellungen, den Begriff einer Post in sich schließen: so folgt aus dieser Behauptung: daß das Postwesen schon im grauen uns unbekannten Alterthum vorhanden war, mithin Posten eines der ältesten Institute auf unsrer Erde sind.

Diesen Satz wird schwerlich Jemand als richtig einräumen, weil er die Versicherung aller Schriftsteller und Gläubigen widerlegt, daß Cyrus, Augustus, Ludwig XI und Franz von Taxis — jeder auf andre Weise — die Erfinder des Postwesens gewesen sind.

Die von dem v. Beust im I. Band des Postregals, Abschn. I. u. II. vorgetragenen Meinungen vieler Schriftsteller über das Wesen unsrer Posten, enthalten den Beweis, daß die sämmtlichen Verfasser als Zuschauer und Beobachter den Gegenstand nicht in seinem Innern kannten und nur das sahen und sagten, was Jeder täglich sieht und sagt.

So viel im Allgemeinen.

Ich

Ich gehe nun über zur Beantwortung der Frage:

Was sind P o s t e n in ihrem Zweck und Wesen?

Deutschland, das von allen Reichen das einzige ist, in welchem alle Arten von Posten vorhanden sind, entscheidet:

der Zweck des Postwesens ist, durch die Beförderung des Briefwechsels den Handel und Verkehr im Innern des Landes und mit auswärtigen Staaten zu erleichtern, Kenntnisse und Wissenschaften, mithin Kultur und Civilisation durch schriftliche Mittheilungen zu verbreiten, wohlfeil, schnell und sicher Nachrichten erhalten und geben zu können, und dem Betriebe der Staats- und Privat-Geschäfte, und jedem Einwohner nützlich zu seyn.

Die Postanstalten gehören folglich der gesammten Nation, allen Staaten, überhaupt Jedem an, und werden entsprechend und segensreich, wenn sie als Beförderungsmittel des Wohls der Unterthanen von der Staatsregierung begünstigt, und vervollkommenet werden, auch dem Bedürfniß der Bewohner angemessen eingerichtet sind.

Um aber jene Absichten und Forderungen zu erfüllen und das Ziel zu erreichen, gehören zum Wesen der Posten in seinen einzelnen Theilen:

eine festgesetzte Abgangs- und Ankunftszeit, um Ordnung im Geschäftsgange eines jeden Correspondenten zu sichern,

ein Wechseln der Menschen (Postillone) und Gespanne in bestimmten Orten, Stationen genannt, um den Lauf und die Beförderung nicht zu verzögern, und zu hemmen, geregelte vorgeschriebene Zahlungsätze,

eine vom Regenten angeordnete Geschäftsführung durch vorgereidete Beamten, — und

Vorschriften über die Pflichten der Postbeamten und die Obliegenheiten des Publikums gegen die Postanstalten.

Aus allen diesen ergibt sich nun der umfassende Begriff im engern Sinn:

die Posten sind eine Staats-Anstalt für Jedermann zum Reisen und Versenden.

Wie die Ausführung geschieht, gehört zu den Postgeschäften und Einrichtungen; worüber dies Werk keine Nachricht und Be-

lehrung darbieten kann, darum nicht, weil jeder der vielen Poststaaten nach eigenen Ansichten und Methoden handelt, obgleich sie insgesammt jenes Ziel vor Augen haben und erreichen. Uebrigens sind die Grundsätze und Anweisungen für Reisende und Correspondenten in den herausgegebenen Postbüchern, sogenannten Postberichten und Notizen eines jeden Poststaats enthalten. Auch müssen diese Nachrichten aus dem Grunde wegbleiben, weil die Postanstalten (Post-Verwaltungen, Postcourses und Poststationen u. u.) einer steten Abänderung unterworfen sind, mithin schon beim Erscheinen des Buchs, die Anzeigen unzuverlässig und unrichtig seyn würden und seyn müssen.

§. 4.

F o l g e r u n g.

Die im vorigen Abschnitt gegebenen geschichtlichen Mittheilungen über die Brieffendungsarten in den vergangenen Jahrtausenden und die vorstehende Erläuterung von dem Wesen und der Bestimmung unsrer Posten, beweisen, daß in den Staaten der Vorzeit

- a) nur reitende und Fuß-Boten die landesherrlichen Briefstellungen besorgten. Der Cursus publicus der Römer, z. B. auf welchem die Reisenden und Eilboten fortgebracht wurden, war demnach weder eine fahrende, noch reitende, oder Extrapost. Boten und Reisende fuhren und ritten umsonst, auf des Monarchen Kosten,
- b) daß die Sendboten nicht zu bestimmten Zeiten, sondern gelegentlich, bei Ereignissen u. u. abgeschickt wurden, und
- c) sie nur allein zum Gebrauch des Regenten vorhanden und bestimmt waren, auch kein Unterthan öffentlich daran Theil nehmen durfte.

Diese Einrichtungen mit dem Postwesen im ganzen Europa — die Türkei ausgenommen, wo keins besteht — auch mit denen in Nord- und Mittel-Amerika verglichen, werden überzeugen, daß auch nicht Eine in der Vorzeit, sogar nicht einmal das Courier- oder Botensenden auf eine heutige Post-, Couriers-, oder Stafetten-, Extrapost-, Fußbotenpost- und Vorspann-Anstalt paßt und jene ganz etwas anders waren. Eben darum, wenn

man die Begriffe nicht verwirren will, können die Sendungsarten früher Zeit keinesweges Posten genannt werden.

Wie denn? wird man fragen.

Meines Bedünkens: die Sache benennen, wie sie war und noch jetzt fast im ganzen Orient besteht, nämlich:

Ell: oder Staats-Boten der Perser, Hebräer, Griechen, Chinesen, Japaner &c. &c.

Von den Römern aber behält man das unübersetzbare, der damaligen Einrichtung nicht einmal anpassende *Cursus publicus*, oder: der römische *Cursus* bei, weil im Deutschen so wenig, wie, meines Wissens, in einer andern Sprache ein entsprechender, das Ganze umfassender Ausdruck vorhanden ist; denn selbst die Benennung: *Couriere* — die ich, der Verständlichkeit wegen, als Nothbehelf gebrauchte — würde in heutiger Bedeutung unrichtig seyn.

Gerade wie die deutschen Amtsbenennungen im Postwesen: *Schaffner*, *Schirrmeister*, *Postwärter*, *Wagemeister*, *Posthalter* &c. &c. wörtlich unübersetzbar in fremde Sprachen sind, und Amt und Name unkenntlich bleiben würden. Aus diesem Grunde haben auch die Franzosen (jedoch nach ihrer Mundart geformt) das *Vaguemaitre* und *Posthalter* aufgenommen, wie ihre *Ordonnances* seit 1807 beweisen, als sie mit den Postverfassungen in Deutschland bekannter geworden waren.

Zweiter Abschnitt.

Haupt-Post-Staaten.

Die Reiche, in welchen das Postwesen am meisten ausgebildet worden ist, sind Deutschland im Allgemeinen; und darin als Haupt-Postgebiete: Thurn und Taxis, Preussen, Sachsen, Hannover, Braunschweig, Oesterreich, Baiern, Württemberg und Hessen-Kassel. Beschränkt aber die Reiche Spanien, Frankreich, England und die vereinigten Staaten in Nordamerika. Von jedem besonders.

Kapitel I.

Deutschland.

Julianus Taboëtius (Taboué) *Paradoxa Regum* — *Histoire de France* par le père Gabriel Daniel. — Le Quien de Neufville de l'Origine des Postes. — Hassel allgem. europ. Staats- und Adress-Handbuch 1816. — Straß Geschichte der Deutschen. — Wenzel desgl. — E. G. Vischer allgem. geschichtl. Zeittafel 2c. v. Beust Post-Regal. — v. Meyer u. v. Gundling Westphälische Friedens-Unterhandlungen. — Frisch *Electa juris publici*. — J. P. de Ludwig *Opuscula miscella* Tom I. lib. II. — Schmalz Handbuch des teutschen Staatsrechts. — Pütter Literatur des teutschen Staatsrechts. — Posselt desgl. — H d, berlin desgl. — J. J. Moser desgl. und dessen kleine Schriften. — v. d. Bircken Bericht über das Reichs-Postwesen 1598—1610. — Württembergische Deduction 1710. — Zeitschrift für das Postwesen 1820. — Zeitschriften alter und neuer Zeit. — Acten und Urkunden, Patente, Mandate, Bestallungen und diplomatische Handschriften.

Im Allgemeinen.

§. I.

Einführung.

Vor tausend und zwei und dreißig Jahren lagen Deutschlands nördliche Gebiete noch in Rohheit, im steten Kampfe mit

einander und im wilden Widerstreben gegen Geseze und Christenthum.

Im Süden herrschte Karl der Große, zugleich über einen Theil Spaniens, über Frankreich, Hungarn, Ober- und Mittel-Italien durch Schwert und Geseze, Statthalter, Beamten, ehrwürdige Bischöfe und Gottgeweihte, die sich beeiferten, durch das heilige Wort des Friedens die unruhigen unfreundlichen Gemüther zur Sittenbesserung zu führen. Mächtige Vasallen, wie Baierns Herzog Thassilo, die Fürsten in Oesterreich, Franken, Schwaben und Thüringen gehorchten nur gezwungen, ihre wachsenden Kräfte droheten, dem Oberhaupte Deutschlands einst furchtbar zu werden.

Um überall zu walten, die Völker zu regieren, die störrigen Vasallen, besonders in Italien, im Gehorsam zu halten, die stets rüstigen unbändigen Sachsen zu zügeln und die Unruhen gleich beim Ausbruch zu dämpfen, mußten seine Befehle an die Statthalter und Heerführer, und seine Schreiben mit der Einberufung zu den häufigen Raths-Versammlungen und Concilien, schleunig ergehen, und eben so die Nachrichten seiner Getreuen und die Berichte der Regierungen und Beamten schnell und ungehindert an den Kaiser gelangen.

Dies zu erreichen, benutzte, oder erneuerte vielmehr Karl eine Anstalt, welche Jahrhunderte vor ihm bei den Römern im Gebrauch gewesen war. Er ließ nämlich Courierstraßen von Deutschland — wo er vorzüglich verweilte — nach Italien, und durch Frankreich nach Spanien einrichten, wie bewährte Schriftsteller, Taboëtius, de Neufville, Daniel m) u. u. bezeugen:

„der ganze Tag ging fast hin mit Befehl ertheilen, Couriere anzuhören und abzufertigen, mit den Ministern Unterredungen (Vorträge) zu halten“ u. u. Ce fut en 807 que l'Empereur Charlemagne après plusieurs conquestes établit trois postes sur trois routes différentes et mesmes aux dépens de ses peuples. L'une après avoir subjugué l'Italie, l'autre, après avoir réduit l'Allemagne, et la dernière, après avoir soumis une partie de l'Espagne“ etc. etc.

m) Taboëtius pag. 112. — le père Gabriel Daniel, Tome II. page 384. — de Neufville liv. II. page 63.

Eginhard n) sein Kabinets-Secretär und Schwiegersohn, gedenkt in *vita Caroli Magni* dieser Staatsboten nicht, wahr-scheinlich, weil ihm dies Senden, als allgemein bekannt, nicht des Bemerkens im Herrscherleben wichtig scheinen mochte.

Diese Courier-Ritte waren zwar zum Theil dem römischen *Cursus publicus* gleich und ganz auf des Kaisers Kosten im Gange, aber die Unterthanen konnten auch ihre Sendschreiben für ein dem Courier gegebenes geringes Briefgeld mitschicken.

Mit Karls Tode sanken die Macht und Hoheit der folgenden Kaiser seines Stamms. Die Großen des Reichs sicherten und erweiterten nach Umständen ihre Landesgränzen auf Kosten ihrer schwachen Nachbarn und gründeten im voraus die Unabhängigkeit vom kaiserlichen Hofe und die Selbstständigkeit ihrer Nachkommen. So war es, als Heinrich und Otto die Ersten (919 und 936) die Regierung des deutschen Reichs übernahmen. Ihre Tugenden wirkten keinesweges auf den stolzen hoch-fahrenden Geist des Adels, dessen Vorbild wieder auf das gemeine Volk wirkte, das zudem von der unwissenden Clericei im Druck und finstern Aberglauben festgehalten wurde.

- n) Eigentlich Einard, Geheimschreiber und, als trefflicher Baumeister, Ober-Aufscher der kaiserlichen Häuser. Er ist der älteste deutsche Geschichtschreiber, wurde 25 Jahr nach Karls Tode (814), Benedictiner Mönch, bald nachher Abt des von ihm erbauten Klosters Seligenstadt und starb im Jahr 839. (Convers. Lexikon B. III. S. 351). Jöcher sagt im Gelehrten-Lexikon S. 851: im Jahr 843, also 4 Jahr später. — Einem zufälligen Gedanken Alcuins zufolge, wurden die Gelehrten am Karls Hofe mit einem andern Namen bezeichnet. Der Kaiser selbst hieß David, auch Salomo, Alcuin erhielt den Namen Glaccus (Horazens Zunahme), und Eginhard die beiden Benennungen: Beseleel — auf deutsch: Im Schatten oder Schutz Gottes, in der Bibel: Bezaleel (2. B. Mose, Kap. 35. v. 30, und Kap. 36), Name des Haupt-Baumeisters der Stiftshütte — wegen seiner Kenntnisse und Erfahrung in der Architectur, und als zweiten Namen: Calliopius, seines schönen Stils wegen. Mit diesen beigelegten Namen, nicht den wahren, unterschrieben diese und alle im Verein stehende gelehrte Männer auch ihre vertraulichen Briefe und literarischen Aufsätze. (Hist. Taschenb. von S. v. Kaumer für 1832, S. 367 u. f.) — Jener Bundesstifter Alcuin war des Kaisers innigster Freund und Jugendlehrer, den ihm Offa, König der Merker, (zu den sieben angelsächsischen Staaten in England gehörend), überlassen hatte. Alcuin erhielt die Abtei St. Martin von Tours und andre Pfründen, rieth auch dem Kaiser zur Errichtung der Universitäten in Paris und Pavia. Der Hochgeachtete starb 804, zehn Jahr vor seinem kaiserlichen Freunde.

§. 2.

Botenwesen. Ursprung und Ausbildung.

Da das Courierwesen den Kaisern viel kostete, nichts einbrachte und jeder hohe Theilnehmer kostenfrei war: so ließen die Monarchen höchstwahrscheinlich jene Anstalt nach und nach eingehen, denn sie sandten in dringenden Fällen entweder eigene Boten ab, oder schickten ihre Briefe, Mandate &c. &c. durch die Boten der Fürsten und Stände von Stadt zu Stadt weiter ins Reich. Auch bei Feldzügen, und wo der Kaiser einen Reichstag hielt, ließen jedesmal diejenigen Reichsstände, in deren Gebiet der Reichstag gehalten wurde, oder der Regent das Hoflager verlegt hatte, die Botengänge auf ihre Kosten besorgen. So melden die Nachrichten vieler alten Geschichtschreiber, freilich nur nebenher mit wenigen Worten, als von einer gar nicht merkwürdigen Landessache, z. B.: „Briv: auch Bryff: Boten seyndt fürder gangen gen Augspurg“ &c. &c. (Brief: Boten sind weiter gegangen nach Augsburg).

Die Kaiser konnten sich wenig um Handel und Gewerbe kümmern, sie hatten vollauf zu thun, ihr Ansehen gegen die geheimen und offenen Angriffe der Großen ihres Reichs zu behaupten und die Windermächtigen zu zügeln. Desto eifriger nahmen sich die Fürsten und Edlen der Handelsleute an, weil sie, außer dem Naturalien- und baaren Ertrag ihres Landes, das Kaufmannswesen als eine Fundgrube betrachteten, aus der auch ihnen billigerweise ein Theil zukommen müsse, den sie in der Regel selbst bestimmten, dafür, daß die Güterfrachten und reisenden Krämer — soweit sich thun ließ — ungeplündert durch das Gebiet kommen konnten, was in der Rittersprache: ehrsamcs Geleit genannt wurde. Denn Bewaffnete, die auch angemessen bezahlt werden mußten, begleiteten den Wanderer oder die Fuhre, gerade wie in Arabien unter der Obhut eines überreichlich beschenkten Emirs und dessen Leute.

Andre Ritter und Edle, manche nur beschränkt auf ihre Felsenburgen, oder geringhaltige verschuldete Stammgüter, fanden es kürzer und einträglicher, auf eigene Hand das Raubsystem, die Selbsthülfe und das Faustrecht unverdrossen auszuüben. In dieser alten goldnen Zeit brachte Ein glücklicher Fang oft viel ein, denn das hochgesteigerte Lösegeld der im Burgverließ gefesselten Kaufleute, die durch Hunger, Einsamkeit und Finsterniß sehr

bald weichmüthig gemacht wurden, und der Gewinn aus dem Verkauf der geraubten Waaren — zu denen sich immer redliche Abnehmer fanden — füllten die leeren Truben und Sackel, und reichten hin, die Kosten für die Zechgelage zu decken, die Töchter mit einem Brautschatz auszustatten, auch die Kaufereien und jeden Unfug mit Anstand auszuführen. Die Moralität eines solchen Junkers, der sich auf seinem Bergneste sonnte, wich freilich von den Grundregeln des heutigen Landrechts ab.

Zu diesem Anlockenden gehörte, daß im frühen Mittelalter fast gar keine Brücken und Landstraßen vorhanden waren, die besten standen weit unter den schlechtesten in jetziger Zeit. Die ungeheuren Moräste, die großen dicht verwachsenen Urwälder — in welchen Wölfe, mißmüthige Bären, muthwillige Auerschoten und streitbare Eber sich zu fröhlichen Gefährten ausdrangen — machten das Reisen Einzelner lebensgefährlich. Herbergen unterwegs gab es nirgend, weil keine Reisenden kamen, und wo diese fehlten, bekanntlich auch kein Gastwirth leben kann. Eine Reise aus Schwaben nach Stolpe in Hinterpommern war fast unmöglich, den Unternehmer würde man für einen Abentheurer gehalten haben. Zu den großen Festen, Volksversammlungen und Gerichten fuhren daher im Geleit eines Mächtigen, oder unter dem Schutze des ganzen Volks, die Handelsleute, als freie Leute und wohl bewaffnet, mit ihren Waaren auf der Heerstraße. Diese Wanderungen vertraten gewissermaßen zugleich die Stelle der heutigen Posten, denn die Kaufleute übernahmen Aufträge und brachten münd- und schriftliche Kunde, auch Geld und Pakete an die entfernten Freunde und Bekannten hin und zurück. (S. F. Sartorius urkundliche Geschichte der Hanse. 1830).

Dennoch erhoben sich mitten in dem Gewirre, besonders in den Zeiten der Kreuzzüge, Venedig, Genua und Pisa, und gaben den Städten des nachbarlichen Deutschlands durch Gewerbefleiß und Verkehr ein Beispiel, empor zu kommen und durch einen festen Verein zum Gelingen beizutragen. Deutschlands Kaufleute gewahrten dies. Ihr Unternehmen ward von den Landesherren — die stets Geld brauchten und ihre Nahrungsquelle in dem Wohlstande der Bürger fanden — kräftigst unterstützt und begünstigt. Diese dagegen benutzten mit schlaudem Kaufmannsgeiste die Macht und den Schutz der Gebietenden, sich ohne Aufhebens und im Stillen einen gewinnreichen Erwerb zu schaffen, die Städte und Zünfte schlossen Vereine mit den in:

und ausländischen Genossen, gelobten und leisteten gegenseitigen Beistand. Diese Vereine waren die Vorgänger des so berühmt gewordenen Städtevereins oder Hansabundes. Es leuchtet ein, daß solche Unterhandlungen ohne Brief- und Botensendungen nicht geführt werden konnten.

Dreihundert Jahr nach Otto dem Großen bestieg 1273 Rudolf von Habsburg den Kaiserthron, einmüthig gewählt von allen Fürsten, ausgerüstet mit Muth und Weisheit, Kraft und Würde. Er, der Besieger und Unterdrücker der Wogelagerer und Raubritter und Stifter des Landfriedens, beförderte die Wissenschaften und schützte die Gelehrten in der Verbreitung der Kenntnisse und in der Bildung seines Volks. Sprachen-, Erd- und Geschichtskunde fanden überall Aufnahme, besonders am kaiserlichen Hofe, bei den Höfen des Reichs, den Vornehmen und Begüterten, und beförderten im raschen Fortschreiten das Gedeihen und Verbreiten der Geistes-Cultur.

Nun erst wurde es Vielen durch Ansicht, Prüfung und Erfahrung klar, welchen gewichtigen Einfluß Sprachkenntniß und Wissenschaften überhaupt, Handel und städtisches Gewerbe auf den Wachsthum und Wohlstand eines Volkes ausüben.

Gerade in diese Zeit fällt zugleich das Entstehen eines allgemeinen förmlichen Botenwesens in Deutschland, herbeigeführt durch die Nothwendigkeit des Briefwechsels theils der Städte unter sich, theils der Zünfte und-Gilden mit denen im In- und Auslande, theils der Einwohner mit den entfernten Befreundeten. Jedoch findet sich weder von dem erneuerten Fortbestehen, noch von dem Aufhören jener Courier-Anstalten Karls des Großen in irgend einem Werke eine Spur und Andeutung, sie müssen folglich nicht mehr im Gange gewesen seyn, wie schon bemerkt worden ist.

Einige und dreißig Jahr vor Rudolfs Erhebung hatte sich jedoch im Norden Deutschlands schon eine Art geregelter Botengänge zur Zeit der Stiftung der Hansa, 1241 o) gebildet, beson-

o) S. Emders. Serikon B. IV. S. 568 Hansa. Dagegen sagt G. F. Sartorius in seinem Werke: Der Anfang des eigentlichen Städtebundes — deutsche Hansa genannt — ist nicht vor dem J. 1310 zu setzen. Der Umlauf und die Benennung sind von den Waaren-Niederlagen der deutschen Kaufleute im Auslande entstanden, also die Begründung

ders als 6 Jahr nachher Braunschweig, bald nachher auch Bremen, dem Verein der damals mächtigen Reichs- und Handelsstädte Hamburg und Lübeck beitraten, zum gegenseitigen Schutz und Beistand gegen die Raubritter in Deutschland und gegen die Seeräuber auf der Ost- und Nordsee.

Die in wenigen Jahren dem Bündniß sich zugesellten vielen Städte in Deutschland, Holland, Preußen, Polen, Liefland, sogar in Schweden und Norwegen, mußten sich die Ereignisse und die zu nehmenden Maßregeln schnell durch öftern Briefwechsel mittheilen, der, oft höchst wichtigen Inhaltes, nur durch bestimmte, des Weges kundige, und den Brief-Empfängern bekannte zuverlässige Leute befördert werden konnte.

So ließen Bedrängniß, Vorthell und Bedarfsniß, wie im Alterthum und überall und immer, in Staats- und bürgerlichen Vereinen eine Einrichtung entstehen, die nachher zu einer dauernden Anstalt gedieh, sich mehr und mehr ausdehnte, fester gegründet und durch Regeln verbessert wurde.

Denselben Gang schritt auch das Deutsche Botenwesen, besonders als der Handel sich weithin über die Meere erstreckte, der Hansabund große Flotten zum Schutze seiner Handelschiffe unterhielt, den Kampf zur See gegen das furchtbare Dänemark und Schweden siegreich ausführte und als Alleinherrscher im Handel auftrat.

Die ältesten Urkunden und andre Schriften aus jener Zeit über den Anfang und die Verfassung dieser ganz eigentlich in Norddeutschland entstandenen und unterhaltenen Boten-Anstalten sind zwar entweder verloren gegangen, oder liegen in mancher Städtischen Schriftensammlung verborgen; indessen gewähren dennoch etnigen Ersatz die in verschiedenen Post- und Stadt-Archiven aufbewahrten Urkunden und spätern Nachrichten, und die schriftlichen Hinweisungen auf vorhergegangene Ereignisse und Einrichtungen.

Sie sagen im Wesentlichen:

des Bundes, der Einigkeit und des Zusammenhanges von jenen Niederlagen ausgegangen. Aus diesem ist denn wieder die allmähliche Vergrößerung einzelner Bündnisse zwischen den verschiedenen Städten die Einleitung zu jener nachherigen Einigkeit aller Städte geworden.

Hamburg, das überreiche, starke Hamburg, Deutschlands erste See- und Handelsstadt, war es, von wo der Briefwechsel nach allen Richtungen an die Verbündeten ausging, in der alle Speculationen geprüft und geleitet wurden, wohin folglich alle Reichthümer und Frachtgüter zur weiteren Vertheilung gingen. Hier war der Haupt-Vereinigungs- und Ausgangspunkt alles kaufmännischen Verkehrs und Briefwechsels, und zu dessen Beförderung die Haupt-Boten-Anstalt. In Lübeck, der zweiten mächtigen Hansestadt — jedoch im Range die erste des gewaltigen Bundes — war die Versammlung der Häupter und Vorsteher des Vereins, die sogar in gerichtlichen und peinlichen Sachen als höchster Richter entschied, auf Todesstrafe erkannte und sie vollziehen ließ. Von den Aussprüchen, selbst von einem Bluturtheil dieses kaufmännischen Gerichts, fand keine Appellation Statt. (Vergl. Convers. Lexikon: Hansa).

Aber auch andre wichtige Handelsstädte ahmten dem Vorbild Hamburgs nach, indem sie gleichartige Botengänge nach den mit ihnen verbündeten nahen und entfernten Handelsörtern anlegten und unterhielten. Die bekanntesten, in gedruckten und handschriftlichen Nachrichten aufgeführten

Haupt-Botencourse

(In den Urschriften: Botenzüge genannt) und als Posttrouten betrachtet, waren seit dem Anfange des vierzehnten und bis zur Mitte des sechzehnten Jahrhunderts:

von Hamburg über Lübeck, Rostock, Stettin, Danzig und Königsberg nach Riga, mit diesem in genauer Verbindung die Botenposten von Hamburg über Bremen nach Amsterdam und über Celle und Braunschweig nach Nürnberg,

von Nürnberg — dem Stapelplatz zwischen Hamburg und Italien — nach Wien, Leipzig, Breslau, Salzburg, Stuttgart u. c.

von Ebn — als Hansabundes-Stadt für die Rheinschiffschraffen und als Stapelort zwischen Amsterdam, der Schweiz und dem südwestlichen Deutschland — die Boten nach Holland, Aachen, Augsburg, Nürnberg u. c.

Zur vollständigen Kenntniß der Verfassung dieser großen, weit ausgedehnten Anstalten mögen die beiden zuerst Entstandenen dieser Course, von Hamburg nach Riga und Amsterdam, zum Beispiel dienen.

Als der Briefwechsel bedeutend wurde, von den vielen zum Briefbestellen angenommenen Leuten Versäumnisse, Brief-Verluste und Verwirrungen begangen wurden, und man eine feststehende Einrichtung wünschte, übernahmen — nach getroffener Verabredung — ein seit vielen Jahren des Weges und Geschäfts kundiger Hamburger Einwohner (sein Name ist nirgend benannt) und seine Nachfolger, die Briefe über Lübeck, Wismar, Rostock, Demmin und Anklam bis Stettin zu bringen, wo der aus Danzig ankommene Stadtbote ihm die aus Preussen, Kur-, Lief- und Rußland mitgebrachten Briefe überlieferte, welche derselbe von dem in Danzig eingetroffenen Boten aus Königsberg empfangen hatte, die dem Letztern wieder von dem Boten aus Riga waren eingehändigt worden. So wechselten diese sich erwartenden und antreffenden Boten ihre mitgebrachten Briefpacke gegen einander aus, und Jeder ging mit den dagegen empfangenen wieder nach seinem Abgangsort zurück.

Die Reisezeit eines Jeden dauerte gewöhnlich 6 bis 7 Wochen ohne bestimmte Ankunfts- und Abgangstage, weil sie unterwegs Briefe und Handpäckchen abliefern und sammeln.

Bei der Zurückkunft des Hamburger Boten (aus Stettin) in Hamburg erwartete ihn der Bote aus Amsterdam, der die gesammelten Briefe aus Amsterdam und den Unterwegs-Ortern Oldenburg, Bremen u. u. an jenen Hamburger Boten zur nächsten Reise nach Stettin ablieferte und die durch denselben eingegangenen, auf seinem Rückgange über Bremen und Oldenburg nach Amsterdam mitnahm. Dieser Botenzug von Amsterdam nach Riga, 234½ Meilen, nach damaliger Berechnung, war mit seinen vier Ruhepunkten — Hamburg, Stettin, Danzig und Königsberg, zum Austauschen der Briefpakete — der ausgedehnteste und wichtigste von allen.

Der gewinnreiche Ertrag dieser Briefbeförderungen und die zunehmende Wohlhabenheit der Boten wurden von den Kaufleuten, besonders in Hamburg und Danzig, bemerkt, die, als eigentliche Schöpfer und Erhalter des Wesens, ein Recht zur Aufsicht, Verwaltung und — als Hauptsache — auch auf die wohlernährende Einnahme zu haben glaubten. Die Silber-Älterherren führten daher ohne An- und Rückfragen einige Verbesserungen ein und eigneten sich plötzlich und ohne Umstände die Herrschaft über die Anstalt und Leute zu, denn die Tonnen-Golds-Besitzer waren in den Handelsstädten die Gebietenden. Da sie

erfahren, daß die Herzoge von Mecklenburg und Pommern schweigend den Durchgang der Boten duldeten und Letztere zum Bestellen ihrer Briefe benutzten, so nahmen sie mehrere Leute als Botenläufer auch nach andern Orten an, und bestimmten ihnen inösesamt die Tage und Stunden, an welchen sie jedes Orts ankommen und abgehen sollten, um in Wechsel- und Expeditionsgeschäften den Zeitpunkt berechnen zu können.

Diese Einrichtung war also schon dasselbe, was nach 200 Jahren Paris in seinem Postwesen durch die eingeführten und noch überall gebräuchlichen Post-Stundenzettel leistete.

Als jedoch der Kaufmannsgeist der Gewaltigen und Uebermüthigen sich auf Kosten der übrigen Einwohner zu sehr regte, mit selbstmüthigen Anmaßungen und unbehutsamen Gewaltschritten den sonst löblichen Erwerbsfleiß übermäßig steigerte, und unbedingte Befolgung seiner Anordnungen forderte: da trat die empfindlich gewordene Orts-Obrigkeit der Hauptstädte — zuerst in Hamburg und Danzig — zur Versöhnung mit einem höchst einfachen Hülfsmittel hinzu.

Sie übernahm, ohne sich eben in sonderliche Bedenklichkeiten und Erläuterungen einzulassen, jenes Bevormunden des Botenwesens, zog aus weisen wohlerrwogenen Gründen die sehr bedeutende Briefgeld-Einnahme zur Kammereikasse ein, ließ die Anstalt für eigene Rechnung fortbestehen, erklärte sie für eine städtische, und schloß — vermöge einer dem Magistrat genügenden Vereinbarung und Kraft seiner höhern Macht — die Kaufmannszunft von allem Einreden und aller Einmischung aus. Zugleich wurde eine Behörde, das Stadt-Boten-Amt, errichtet, welches die Annahme und Abfertigung der Boten und der Briefe besorgen mußte; die Leute erhielten nun den Namen: Stadtboten, und später, den Urkunden zufolge: Stadt-Postboten.

Diese, gesichert durch den Schutz und die Mitwirkung der weit mächtigern Obrigkeit, errichteten zur Erleichterung ihres Fortkommens unterweges Pferdewechsel (Stationen) in gewissen Entfernungen — meistens von 5 zu 5 Meilen, — denn sie mußten nun, wegen der Menge der Briefpacke, anfänglich zu Pferde, und, als sie auch kleine Pakete zur Bestellung mitnahmen, in einem kleinen Wagen das Amt verrichten. In jenen Stationen fanden sie stets frisches Gespann und neue Wagenführer und hielten für ihre Rechnung in den bedeutendsten Orten gewisse Per-

sonen, welche in der sogenannten Briefbude die Briefe sammelten und austheilten, solche Nummernweise bezeichneten und in ein Buch einscrieben, das eingenommene Briefe und Paketgeld (Porto) berechneten und nach Abzug der verabredeten Belohnung (damals „zur Ergeßlichkeit“ genannt) baar ablieferten.

Zu welcher Zeit, in welchen Jahren aber alle diese Einrichtungen sich formten und eingeführt wurden, ist nirgend angegeben, läßt sich auch darum nicht bestimmen, weil jede Anlage vielleicht zufällig und nach und nach entstand, je nachdem sie in diesem oder jenem Orte nothwendig und nützlich befunden ward, wie so viele frühere Anstalten, deren Ursprung und Veranlassung wir nicht mehr kennen.

So gestalteten sich denn allgemach jene Botengänge in reisende Posten, ohne diesen Namen zu führen und die Briefbusen in Postverwaltungen, beide sind der Grundstoff des nachmaligen Postwesens. Denn in den 2 letzten Jahrhunderten des Mittelalters war die Benennung: Post noch unbekannt, und erst von den Courierritten, die Ludwig XI. in Frankreich erneuern ließ und les Postes betitelte, hergenommen, weshalb denn auch Franz von Laris seine Botenritte und Anlagen bald nach 1516 mit jenem Namen bezeichnete. Die Fürsten und Städte betrachteten nämlich in jener Zeit das Boten- und Postwesen in Form, Zweck und Bestandtheilen als gleichartig, weil sie sämmtlich ein und dieselbe Bestimmung: das Briefbefördern, erfüllten, der Name: Post wurde daher erst nach und nach gebräuchlich und in der Folge allgemein. Der Name der Sache war jenen gleichgültig.

Die Vergrößerung der Städte und das Entstehen neuer, das Ausbreiten des Handels, die Verbindungen mit dem Auslande, die höhere Culturstufe der Vornehmen und Begüterten, die vielen Erfindungen und Entdeckungen, die Baukunst, die Errichtung der Universitäten in Prag, Heidelberg, Wien, Eöln, Erfurt, Würzburg, Ingolstadt, Rostock hoch im Norden Deutschlands, auch die sich ausbreitende Sucht nach Prunk, alles trug dazu bei, den Briefwechsel zu vermehren und dessen Versendung einzurichten. Daher nahmen fast alle, auch minder wichtige Städte eigene Boten an, welche in der Folge fast zunftmäßig blieben, nebst vielen Einwohnern aus der niedern armen Klasse ein eigenes Gewerbe aus dem Briefbestellen machten und dies als einen Nahrungszweig betrachteten.

S. 2. Botenwesen. Ursprung u. Ausbild. 93

Die Reichsfürsten und andre Fürsten, und deren Landesherren schickten ihre Kanzleiboten und Amtsdienner mit den Briefen an den Magistrat ihres Orts oder der nächsten Stadt, welcher die weitergehenden Schreiben durch seine Stadtboten weiter befördern ließ; so wurden denn die Briefe von Stadt zu Stadt bis an den Bestimmungsort zu Fuß und zu Ross gebracht.

Die kaiserlichen reitenden Boten gingen nur von dem Hoflager aus, d. h. wo gerade der Monarch sich aufhielt, z. B. in Augsburg, Nürnberg, Frankfurt a. M., Worms, Regensburg u. u. p.) und es wurden Stationen angelegt, die aber nur während des Aufenthalts des Hofstaats blieben. Waren jedoch schon in dem Gebiete Landesposten (Landesherrliche oder Städtische Boten zu Fuß oder zu Pferde), so benutzte man diese und bezahlte deren Dienstleistung aus der Staatskasse des Monarchen.

Viele Reichsfürsten und Städte hatten auch in bestimmten Orten einen gemeinschaftlichen, oder Jeder einen eigenen Beauftragten (Factor, jetzt: Postmeister genannt), an welchen der Bote die Briefe und Pakete ablieferte, die, wenn solche weiter gehen mußten, von dem Factor durch einen andern Boten bis zum folgenden Ablager (Station, Factorei) und so fort und fort gebracht wurden. Waren wichtige Sachen eilig zu bestellen, so schickte man besondere Reiter (Dienstleute zu Pferde) ab. Den noch vorhandenen Documenten zufolge bestanden z. B. in Brandenburg schon vor den Regierungsjahren der beiden Kurfürsten Joachim (1499 und 1535) geregelte Botenposten zu Fuß und reitend, und (Post-) Brief-Factore, also lange Zeit vor dem Errichten des Taxischen Postwesens. Die Namen Post und Postverwaltung waren noch unbekannt.

Reisenden, wandernden Krämern und Handwerkern, die gerade des Weges gingen, wohin man Briefe haben wollte, gab man solche mit, besonders übernahmen — seit der ältesten Zeit — die Metzger (Fleischer, Schlächter) dergleichen Aufträge. Die zünftigen Meister gingen, ritten oder fuhren entweder selbst, oder in Begleitung ihrer Lehrlinge, oder schickten ihre Gesellen (damals Knechte genannt), um Schlachtvieh oft in den entlegensten Gegenden, in Böhmen, in Holland u. u. einzukaufen. Die

p) Vor 1493 hatten die Kaiser keinen bestimmten Aufenthalts-Ort (Hoflager). Erst Maximilian I. wählte Wien zum Kaiserhof und immerwährenden Residenz.

Abreisenden sammelten in ihrem Wohnorte und unterwegs Briefe und kleine Pakete zur Bestellung und brachten die Antworten und andre Briefe zurück, der Lohn wurde gewöhnlich vom Absender bedungen und bezahlt.

Als das Brieffenden durch diese Leute bekannter geworden war, kündigten sie ihre Ankunft durch Blasen auf kleinen Jagd- oder Walldhörnern, und zwar gerade diese wegen ihres durchdringenden weitschallenden Lauts, an, worauf die Einwohner in dem Ablager (Herberge) des Angekommenen sich einfanden, die mitgebrachten Briefe empfangen und die bereitliegenden dem Manne einhändigten. Die kleinen Walldhörner wurden, wegen des bequemen Gebrauchs und ihres weitschallenden Tones, im J. 1615 bei den Tarisschen Posten, bald nachher auch in ganz Deutschland, eingeführt. Der Gebrauch ist allein den Posten verblieben, jedes Privat-Fuhrwerk davon ausgeschlossen.

Auch die Landesfürsten und Orts-Obrigkeiten benutzten die Wanderungen dieser Leute, die schon zu Karls V. Zeiten Mehger-Posten, *Cursus Lanigni*, hießen. Eile und Beschleunigung war nicht zu verlangen, denn diesen Männern, denen ihr Gewerbe und die Oerter des Einkaufs die Hauptsache seyn mußten, konnten weder gewisse Straßen, und Ankunfts- und Abgangszeit vorgeschrieben, noch beides von ihnen gehalten werden. Eben darum waren diese Mehger als Brief-Besteller nichts weniger als eine ordentliche Post. In den Regierungsjahren Karls V., Ferdinands I. und im Anfange der des Kaisers Rudolfs II. wurden diese Brieffendungen sehr benutzt und begünstiget q).

Dies ist die Geschichte der in so vielen Schriften und Kaiserlichen Mandaten besprochenen Mehger-Posten, gegen welche das Reichs-(Tarissche) Post-Generalat im steten Kampf und Processiren lag.

q) Herzog Joh. Friedrich von Württemberg sagt ausdrücklich in einer Verordnung von 1611, worin von der Einführung einer bessern Postverfassung die Rede ist: daß mit den angelegten ordinari Posten und andern unsern Mehgern im Land, so auch zur Post mit ihren Pferden gebraucht werden, allerhand Unordnungen fürlaufen u. u.

§. 3.

Gestaltung der fahrenden Posten.

Höchstwahrscheinlich entstanden schon lange vor jenen Landesherlichen und städtischen Boten-Anstalten, oder doch mit ihnen zugleich, die nachmals so berühmten

Hamburg;Nürnberger Botenfuhren, die als Ursprung der fahrenden Posten im ganzen Europa angenommen werden können, in dem Sinn nämlich, daß an festen bestimmten Tagen und auf dem nämlichen Wege Reisende und Pakete (Poststücke) in einem und demselben Wagen befördert wurden.

Venedig, durch die Kreuzzüge und seinen mächtigen Doge, den großen Helden, Staatsmann und Feldherrn Enrico Dandolo (1202) zur höchsten Stufe des Ansehns, der Herrschaft auf dem adriatischen und Mittel- Meer und zum Sammelplatz aller Schätze des Orients erhoben, reich und gewaltig, breitete seinen Einfluß und Handel durch Deutschland nach dem Norden aus. Venedig und Hamburg wetteiferten und theilten ihr Einwirken, jenes nach Süden und dem Osten, dies mit der minder begüterten Geschwisterstadt Lübeck gemeinschaftlich nach dem Norden, dem deutschen Küstenlande, und auf der Ost- und Nord- See. Der durch Tyrol und Franken gewählte Weg verband die drei Handelsgenossinnen.

Auf dieser großen und berühmt gewordenen Fracht- und Heerstraße lag fast in deren Mittelpunkt das alte ehrwürdige Nürnberg, schon damals überall gekannt, und geschätzt wegen der künstlichen Arbeiten seiner betriebsamen fleißigen Einwohner. Hier war der Haupt-Expeditions- und Stapelplatz aller durchgehenden Waaren, die Bedeutendsten der Kaufmannsgilde sorgten für deren Weiterschaffen und gaben, zur Sicherheit der Güterwagen, erwählte, treuerfundene Begleiter mit, die ihrer Sendung wegen, Boten, und wegen ihrer Pflicht, unterwegs die Gespanne zum Weiterkommen anzuschaffen: Schaffner genannt wurden. Beide Namen waren gleichbedeutend.

Der 1241 von Hamburg und Lübeck errichtete Hansabund und die thätige Kraft der darin aufgenommenen Fürsten und Städte überwältigten die Stegreifritter, welche von ihren Burgen und Schlupswinkeln aus das heillose Belagern als Nahrungszweig betrieben; die vorüberziehenden Kaufmannswagen und

herkömmlich die gefangenen Handelsleute nur gegen schweres Lösegeld freiließen.

Jene Frachtfuhren und Schaffner vertraten mithin die Stelle der nach zwei- und dreihundert Jahren eingeführten Posten und zugleich die mit Zeitverlust und Gefahren verbundenen Schifffahrten auf dem Mittel- und Weltmeere nach dem Norden Europa's. Die Schaffner sammelten und bestellten unterwegs Briefe und Pakete ohne ein bestimmtes Lohn, errichteten nach Umständen und Bedürfniß Pferdewechsel in bequemen gelegenen Orten, und fuhren — da keine Mitbewerber und Unternehmer solcher Fahrten auftraten — frei durch die Gebiete der Landesherren.

Mancherlei Mißbräuche und viele Klagen bewogen im Jahr 1570 den Magistrat in Nürnberg, dies Hamburger Boten- und Fuhrwesen unter eigene Aufsicht zu nehmen, durch eine städtische Verordnung zu regeln und die besondere Verwaltung den Vorstehern des Handelsstandes unterzuordnen. Diese Bevollmächtigten erwählten unbescholtene Leute zu Boten, hielten Ordnung in allen Geschäftszweigen, schrieben jeden Brief und jedes Paket mit dessen Bezeichnung in die Manualien genau und bestimmt ein und gaben zu jeder Zeit, wenn gerichtlicher Ansprüche wegen, auf jene Bücher Bezug genommen wurde, gefällige Auskunft. Jeder Bote oder Schaffner mußte Sicherheit (Caution) bestellen.

Obgleich der Wagen auch für Reisende eingerichtet, und gewöhnlich mit 6 auch 8 Personen besetzt war, so war doch der Hauptzweck, Briefe, Kaufmannsgüter, Pakete jeder Art und Geldsummen zwischen Süd- und Norddeutschland mit Sicherheit und Gewährleistung zu bestellen. Eine Verfassung, wie sie überall in Deutschlands Postanstalten besteht, nur mit der Abweichung, daß die Schaffner eigentlich die Expeditionen der Kaufleute mitbetrieben. Daher hatten sie viele Stückgüter zu überliefern, welche sonst mit den gewöhnlichen langsamen Frachtwagen und Kärnerfuhren würden fortgeschafft worden seyn, auch in der Folge wegen der Größe, Schwere und Kosten der Güterballen doch nicht den später eingeführten Postwagen mitgegeben werden konnten. Die Gesammtladung betrug oft 6—8000 Pfund.

In dieser Hinsicht stand dies Hamburg-Nürnberger Fuhrwerk, nach Errichtung der fahrenden Posten, zwischen diesen und den Frachtfuhren in der Mitte, unterhielt den Handel zwischen dem Süden und Norden, zwischen Italien und den Küstenländern der Ost- und Nord-See, und bot zugleich die Gelegenheit

J. 3. Gestaltung der fahrenden Posten



dar, Pakete schneller als durch Frachtfuhren, jedoch nur etwas wohlfeiler als nachmals durch die Posten, fortzuschaffen.

Die Wagen gingen wöchentlich nur einmal von Nürnberg und Hamburg ab. Der Zentner Waare kostete z. B. von Nürnberg bis Braunschweig 8 Thaler Frachtlohn, der Reisende zahlte von Nürnberg bis Hamburg, oder von hier dahin, mit Einschluß der Zehrung, welche der Schaffner besorgte, 20 Thaler, die Begehlänge war in frühen Zeiten zu 77½ Meile angenommen worden.

Als im sechzehnten Jahrhundert die Taxischen oder Reichs-Posten sich in Hamburg festgesetzt hatten, trat das Nürnberger Fuhrwesen mit jenen in Verbindung. Eben dieses Vereins wegen schweigen die kaiserlichen Patente, Inhibitoria und Pönalmandate von dieser Fuhranstalt, selbst da, wo nach 1516 von den Eingriffen der Landesfürstlichen und Städtischen Boten und Fuhren und Meßgerposten u. u. in das Reichspostwesen, die Rede ist. Sie war durch jene Taxische Verbindung die einzige ihrer Art, eine herkömmliche, nicht anzusehende kaiserlich privilegierte Post; und Güterkutsche geworden. Darum zeichneten sich auch die Schaffner von jener Zeit an durch ein Brustschild mit dem kaiserlichen und dem Nürnberger Reichsstadt-Wappen auf dem Dienstrock und durch das Posthorn aus; das Fuhrwerk war folglich eine förmliche Reichspost.

Aber noch vor dem Anfang der Taxischen oder sogenannten Reichsposten, mithin vor 1516, hatten die Landesfürsten ihren Unterthanen überlassen, Pakete und Personen zu fahren, sie errichteten auch Landesposten und wollten darum nur bedingt den Durchgang der Hamburg-Nürnberger Botenfuhren ferner erlauben. Die Schaffner und deren Vorstände in Nürnberg sträubten sich, den Befehlen der Landesfürsten sich zu fügen, nahmen keine Kenntniß von der Beschränkung, glaubten befugt zu seyn, das Postrecht in fremden Gebieten ausüben zu dürfen und trösteten auf das Recht der Verjährung angemäßer, von den Landesherren nur schweigend erlaubten Freiheiten und erklärten freimüthig, keinem fremden Geseze unterworfen zu seyn.

Die Regenten nahmen dies Widersezen übel, waren, in Bezug auf Verjährung und Hoheitsrechte, andrer Meinung und bestritten Jahrelang den Irrthum der Schaffner und Kaufherren in Nürnberg, die sich in dem alten Wesen nicht stören ließen, bis im Anfange des vorigen Jahrhunderts (1712) das etwas

strenge Preussen jedes fernere Wagniß gar ernstlich untersagte, jedoch nach manchem Hin- und Herschreiben sich begütigen ließ. Es erlaubte den Durchgang, jedoch unter der Bedingung, daß die Schaffner in den Preussischen Besitzungen keine Briefe und postmäßige Pakete sammeln und die mitgebrachten gegen halbscheidlichen Portoantheil an die Postbehörden abliefern sollten. Die andern theilhaftigen Fürsten erließen eine gleiche Anordnung. Die Boten reiseten nun mit eigenen Wagen von Nürnberg bis Coburg, von hier aber entweder auf den Landesherrlichen Personen- und Paketposten, oder ließen sich Pferde entgegen kommen, zur Fahrt weiter nach Hamburg und so zurück.

Diese Leute genossen große Begünstigungen. In manchen Landbezirken bezahlten sie theils gar kein Passagiergeld für sich und die Mitreisenden, theils nur ein geringes und hatten bei den Gütern 120 Pfd. Gepäck frei, für das Mehrgewicht entrichteten sie nur ein unbeträchtliches Porto.

Dennoch beharrten die Schaffner fest in dem Glauben an verjährte Rechte, bei dem gewohnten Werke der Schmuggelei und in der rühmlichen Sorge der Selbsterhaltung. Denn in dem mitgenommenen Eszkober — beinahe 2 Ellen hoch, im Innern sehr geräumig — und in der weitläufigen Lade verbargen die Ehrlichen und Erwerbsamen die unterwegs gesammelten Briefe und Handpäckchen, gaben das alles für portofreie eigenthümliche Lebensmittel aus, und entzogen sehr oft jene Behälter der Durchsicht gutmüthiger Post- und Accise- (Mauth-) Beamten, die, besonders in unheimlichen Nächten, oder beim starken Wind und Regenwetter eine Erkältung scheuten und bei friedfertigem Sinn, in Gemüths- und Leibesruhe den nichtseinbringenden unentgeltlichen Angebereien abhold waren.

Die Hauptladung der Postwagen in ganz Deutschland enthält, wie Jeder weiß, gerade die kleinen Pakete unter einem Zentner, und das Porto dafür bildet den wesentlichsten Theil der Post-Einkünfte. Da aber jene Botensuhren ebenfalls dergleichen postmäßige Pakete mit sich führten, so beeinträchtigten sie das Landesherrliche Postregal. Gesetze und Strafen mußten folglich die Uebertreter zwingen, Briefe und Poststücke nicht in den Postgebieten von Preussen, Sachsen und Hannover zu sammeln und zu bestellen.

Im Jahr 1806 gebot Napoleon, der damalige Herrscher im Norddeutschland, ein Anderes. Die Heerschaar der reg- und

wachsamem Douaniers in dem nun längst verschollenen Königreich Westphalen, hielt gar streng auf die Befolgung des kaiserlichen Mauthsystems, verweigerte jede Rücksicht auf frühere Einrichtungen und Observanzen und jede Nachsicht, wenn diese sich nicht augenblicklich und zwar solide bezahlt machte. Ueberdies war die Zahl dieser Gutherzigen und Wohlwollenden etwas stark, und die Zolllinie zu lang gedehnt, mithin würde die Summe der baaren Erkenntlichkeit für das erlaubte Durchlassen und Blindseyn die ganze Porto-Einnahme weit überwogen haben. Zudem drückte Napoleons Pariser Decret vom 13. December 1810 allen Handel nieder, indem es die 3 Hansestädte und das nordwestliche Deutschland mit Frankreich vereinigte. Der hochsinnige Französisch-Kaiserliche Gouverneur jenes Küstenbezirks, der berühmte Marschall Davoust, Prinz von Eckmühl, that darin ein Uebriges, daß er durch sein Arrêté im April 1811 die Bank in Hamburg zur Selbstverwaltung übernahm, und, nach abgezogenen Speesen mit 68 pro Cent als wohlervordenen Rabatt für sich, wegen seiner ungeheuern Wäthwaltung und der Unmöglichkeit des Nachrechnens, sich zueignete und dann erst den Rest der baaren und papiernen Effecten nach Frankreich in die Schatzkammer sandte. Alles dies vollendete das Verderben und Aufhören der fast 600 jährigen Nürnberger Botenfuhre-Anstalt auf immer. Das Verschwinden jener fremden Macht und Herrschaft, der seit 1813 veränderte Länderzustand, die ganz aufgehobenen Verhältnisse vormaliger Zeit, das völlige Ausreichen und Vervollkommen der jetzt vorhandenen Posten und gewöhnlichen Versendungsarten machen jenes Fuhrwesen — das doch nur den Vortheil weniger Einzelnen bezweckt — jetzt völlig entbehrlich.

N a c h t r a g.

Es ist doch auffallend und bemerkenswerth, daß seit der frühesten Zeit gerade in der nördlichen Hälfte Deutschlands nur allein ein reges Streben und ein Wettstreit der Regenten hervorgingen und fortschritten, das Wohl ihres Landes zu fördern und vorzüglich die Postanstalten, als ein Hauptmittel zum Zweck, anzuwenden. Während dessen blieb Deutschlands südlicher Theil bei dem Angefangenen der Reichsposten stehen, und überließ ent-

weder dem Zufall, oder einer sonst sich zeigenden eben nicht bedeutenden Veranlassung, die Erweiterung der Postanstalt. Baiern und Württemberg standen im ohnmächtigen Kampfe gegen die vom Hause Paris, Kraft der kaiserlichen Patente, sich zugeeigneten Postrechte, und legten zwar einige Landesposten an, aber in ihrer Postverfassung geschah nichts Wichtiges, was der Postgeschichte angehört.

Dagegen waren Hannover, Brandenburg, Sachsen, Braunschweig und Hessen-Kassel die Staaten, in welchen innerhalb 20 Jahren das Landes-Postwesen eine andre Gestaltung gewonnen hatte, und zu einer solchen Bedeutsamkeit gediehen war, daß schon vor 3 Jahrhunderten Gesetze für die Postbeamten nöthig wurden, um die Geschäfte regelmäßig auszuführen, auch das Publikum zugleich mit seinen Obliegenheiten und mit den Verpflichtungen der Postanstalten bekannt zu machen.

So erschienen schon in den Jahren 1552, 1557, 1582, 1614, 1660, 1667 Kursächsische, Brandenburgische, Braunschweig-Lüneburgische Post- und Boten-Ordnungen, als Inhalt und Verbesserung früher erlassener Vorschriften. Daher trat in diesem Norddeutschland das Postwesen in seinem Zweck und in entsprechenden Formen so hervor, und in ihm entstanden die größten Course an Wichtigkeit für Geschichte und das Land, wie die folgenden Kapitel überzeugen werden.

K a p i t e l 2.

F ü r s t l i c h - T a r i s s c h e, vormals

R e i c h s - P o s t e n.

Das Jahr 1516 trat ein, in ihm ein Ereigniß, von welchem man ohne weitere Untersuchung und Kenntniß sagt, daß Franz, ein Abuherr des jetzt Fürstlichen Hauses Taxis, die Posten erfunden und in Deutschland eingeführt habe.

Allerdings würde diese Begebenheit höchst wichtig seyn, wenn nur die Sache selbst — als Postwesen betrachtet — bewiesen, mithin durchgehends gerechtfertigt werden könnte. Da indessen in allen Schriften Franz von Taxis als der Urheber, sogar als Erfinder der Posten, angenommen wird, die Streitigkeiten und Anfechtungen zwischen seinen Nachfolgern und einigen Reichsfürsten Deutschlands höchst merkwürdig sind, und die Taxis'schen Postanstalten bis 1803, wegen ihres Umfanges, ihrer Bedeutung und Wichtigkeit, auch wegen der Macht ihrer Besitzer zum ersten Range gehörten: so wird es vielleicht willkommen seyn, auch das Geschichtliche dieser berühmten Familie zu kennen zu lernen.

§. 1.

R e i c h s - G e n e r a l - P o s t m e i s t e r

Franciscus Zazzera in seiner Parte prima della Nobilita dell' Italia, 1615 — de Haro in dem Nobiliario Genealogico de los Reies y Titulos de Espanna y dignietades de la nobilissima y antiqua Casa del appellido de Tassis. — Philippe Chifflet Marques d'honneur de la Maison de Tassis 1644. — J. G. Eßor bürgerl. Rechtsgelehrsamkeit B. II. Hauptst. 55. —

J. P. v. Ludwig *Opuscula miscella* (aus allen wichtigen Schriften zusammengestellt) Tom. I. lib. II. cap. 2. — *Wißcher Zeit-
tafel und Literatur des Postwesens.* — Schmauss, *Corpus Ju-
ris publici S. R. Imperii Academicum*, Editio III. 1735. — v.
Beßß *Post-Regal* B. I. — v. Bech über die Carolinische Wahl-
Capitulation. — Joh. Bapt. v. Tassis *Commentaria de bello
gallico* lib. III. — Pütter *Deutsches Staatsrecht*. 1798. Haupt-
stück III. — Handschriftliche und gedruckte Urkunden, Patente
und Archiv-Acten.

Franciscus Zazzera, de Haro und Chifflet^r) be-
zeichnen den

Martin Gigas (Miese genannt)
als den Stifter des Hauses Thurn und Taxis, abstammend von
den della Torre oder Torriani, Herren von Mailand^e).
Er soll als Kreuzfahrer im J. 1146 mit dem Kaiser Conrad III.
ins gelobte Land gezogen und dort gestorben seyn. Martin hin-
terließ einen Sohn

Jacob de la Tour, Grafen von Valsassina^e),
dessen 3 Söhne Raymond (Bischof von Como), Napus

r) Franciscus Zazzera, ein Neapolitaner und Gelehrter, 1615, von
ihm ist nur das oben benannte Werk bekannt, — Alonso Lopez de
Haro von Guadalarara, Gelehrter und Geschichtschreiber Königs Philipp IV.
von Spanien, 1621—1665 — Philippus Chiffletius (Phi-
lippe Chifflet) Abt zu Valerne und Canonikus in Besançon, schrieb
viele Werke, lebte 1590 bis 1656. Diese Drei, ein Italiener, ein Spa-
nier und ein Franzose, sind die Gewährsmänner, auf welche sich die Ge-
nealogisten und Chronologen beziehen.

e) Fritsch sagt in seinem *Historischen Universal-Lexikon* Tom IV. S. 755,
daß im vierten Jahrhundert ein junger Mailänder, bei einem von den
Arianern erregten Aufstande, den Thurm bei dem neuen Thore in Mailand,
den ihm der heilige Ambrosius, Erzbischof der Stadt, zur Vertheidigung
überlassen hatte, beschützte und rettete. Zum Lohn erhielt der Tapfere vom
Ambrosius den Beinamen: della Torre. Muratori B. II. S. 516
und 569 erzählt, Ambrosius wurde im J. 374 vom Kaiser Valen-
tinianns als Erzbischof bestätigt. Nach des Kaisers Tode begehrten die
Witwe, Kaiserin Justina — die den Arianer, Glauben angenommen
hatte — und der Arianer, Bischof Aurentius für ihre Secte eine Kirche,
der Erzbischof eiferte dagegen, die Arianer versuchten Gewalt, wurden aber
überwältiget, und ohne Blutvergießen der Aufstand am Gründonnerstage
(14. April) 385 gestillt. Ambrosius starb d. 4. April 397.

v) Ein kleiner Landstrich, 4 deutsche Meilen breit und 15 im Umfange, am
Comer-See im Mailändischen.

oder Napoleo und Franciscus, der Stadt Brescia, die sich am 30. Januar 1266 empört hatte, zu Hülfe eilten, und zu Herren der Stadt erwählt wurden. Der Dritte

Franciscus de la Tour, wurde vom Könige Karl IV. von Frankreich (1322) zum Ritter und französischen Grafen ernannt. Sein Ur-Nesse

Lamoral (Lamurald), der Jüngste seiner 5 Brüder, ist der zweite Ahnherr und Stammvater des jetzigen Fürstlichen Hauses. Er lebte um die Mitte des vierzehnten Jahrhunderts, ward von seinen mächtigen Verfolgern, den Visconti's, vertrieben, flüchtete in das Thal Cornelia im Bergamesischen, trieb Jagdwesen in seinem Eigenthum, dem Tassischen (Dachs-) Gebirge, und nannte sich nach dieser Berggegend di Tassiz und di Tassi. Seine Nachkommen, die den Namen Tassiz beibehielten, zogen nach Bergamo, und vor 1452 ins Oesterreichische, ehe Kaiser Friedrich III. den unruhlichen Zug nach Italien unternahm.

Ein Urenkel dieses Lamorals

Roger von Tassiz u)

trat als Ober-Jägermeister in die Dienste jenes Kaisers und der Sohn Franciscus IV. de Tassiz, der vermeinte Erfinder und Stifter des Postwesens in Deutschland,

im J. 1493 in die des Kaisers Maximilian I. und zwar (nach der Angabe des Crescentius) unter dem Namen Torriani als Corrier maggiore (Courier-Chef) dell' Imperadore Massimiliano, der ihn 1516 beauftragte, eine Brieffendungs-Anstalt von Brüssel nach Italien einzurichten und ihm zugleich das Lehn als General-Postmeister in Spanien und in den Niederlanden ertheilte. Franz starb schon im folgenden Jahre (1517) ohne Söhne. Der älteste Nese

Johann Baptiste de Tassiz

wurde vom Kaiser Karl V. in die Würde des Oheims gesetzt und im Römisch-Deutschen Reiche nationalisirt. Darum nahm Baptiste die deutsch klingenden Namen:

T h u r n und T a x i s

an und veränderte das Familien-Wappen v). Er starb 1543. Ein

u) So und auch Tassiz nannten sich nun die Familienglieder.

v) Ein quadrirter Schild mit einem Mittelschilde. Das erste und vierte Quartier (Viertel) im silbernen Felde ein rother Thurm, hinter diesem 2

Jean Antoine de Tassis war Kaiserlicher General-Postmeister in Rom, ein Antonius de T., Postmeister in Antwerpen, ein David de T., Postmeister in Venedig. Der jüngere Sohn des Joh. Baptiste (Andre meinen des Simon de T.)

Franz Leonhard I.

folgte, laut Karls V. Bestallungsbriefs (in französischer Sprache, denn die Familie kannte kein Deutsch) d. d. Brüssel den 31. December 1543 und der Bestätigungs-Urkunde (diese deutsch) Ferdinands I. in Wien v. 21. August 1563 in der Würde eines General-Obrist-Postmeisters in Flandern, und ward vom Kaiser Rudolf II. den 16. Junius 1595 zum General-Obrist-Postmeister im Reich und Reichs-Freiherrn ernannt. Er ist der Erste seines Stammes, der außerhalb Italien, in Flandern war geboren worden. Er lebte bis 1612. Sein Sohn

Lamoral I. (in der Familie der zweite)

ging in Kriegsdienste, wurde Brigadier, Kaiserlicher Truchseß (Hofmarschall), vom Kaiser Matthias zum Reichsgrafen ernannt und durch den Lehn-Brief vom 27. Julius 1615 mit dem Reichs-Erb-General-Postmeister-Amt im Reich und in den Niederlanden belehnt, folglich waren nun die Staatsämter beider Länder vereiniget worden. Er starb 1624 und hinterließ einen einzigen Sohn,

Leonhard II.

als Nachfolger und Post-Chef, einen sehr gelehrten und einsichtsvollen Mann, der aber schon nach 3 Jahren 1628 in Prag entschlief. Sein unmündiger Sohn und Nachfolger

Lamoral II. Claudius Franz

stand unter der Vormundschaft seiner Mutter, gebornen Alexandrine von Nyc. Dieser Lamoral mußte nach erlangter Volljährigkeit, den seine Macht sehr beschränkenden Revers vom 16. März 1647 ausstellen, in welchem er nächst dem Kaiser, auch den Churfürsten von Maynz als seinen Oberherrn anerkannte. Er starb 1673. Nach seinem Tode folgte sein Sohn

Eugen Alexander Franz.

König Karl II. von Spanien, damals noch Herr der Niederlande, verwandelte 1681 die dem Hause Taxis gehörige Herr-

Ellenscepter in Form eines Andreaskreuzes wegen des Hauses Thurn. Im zweiten und dritten Viertel im goldenen Felde ein rother Löwe mit einer blauen Krone, wegen der Grafschaft Telffina. Das Witzelschild im blauen Felde ein silberner Dachs,

schaft Braine le Chateau (in der Grafschaft Hennegau) in ein Fürstenthum unter dem Namen de la Tour et Tassis, und erhob Eugen in den Fürstenstand von Spanien. Kaiser Leopold I. bestätigte das Geschehene und ernannte den Beglückten 14 Jahr nachher, am 4. October 1695 auch zum Deutschen Reichsfürsten (Klüber und Vischer sagen irrthümlich im J. 1686 s. S. 3). Der Sohn

Anselm Franz Friedrich

erbt 1722 Stand und Würden des Vaters, als General-Erb-Ober-Postmeister im Römischen Reich, in Burgund und den Niederlanden, erhielt auch den Orden des goldenen Vlieses. Er lebte bis 1739, wo sein Sohn

Alexander Ferdinand

in den Besitz der Staatsämter trat, vom Kaiser Franz I. im Jahr 1747 (Vischer sagt 1744) mit dem Reichspost-Generalat als ein wirkliches Thronlehn belehnt, und 7 Jahr nachher, 1754 auf dem Reichstage in Regensburg — gegen den Widerspruch der meisten altfürstlichen Häuser — in das Reichsfürstliche Collegium eingeführt wurde. Er starb den 17. März 1773 in der Zeit des höchsten Glanzpunkts seines Hauses, dessen Abnahme sein Sohn

Carl Anselm

durch die im Jahr 1803 in Deutschland vollzogene Aufhebung der geistlichen Bisthümer und ihrer weltlichen Macht erlebte. Nach seinem Tode, den 13. November 1805 trat sein Sohn und Erbe

Alexander Carl Joseph

in das wichtige Schicksal Deutschlands, das im Jahr 1806 seine tausendjährige Staatsverfassung und mit ihr das Bestehen des Reichspostwesens vernichtete, dessen Besitzer nun in ein anderes Verhältniß als Chef der Landes-Postanstalten in einigen Staaten Deutschlands trat. Sein Sohn

Maximilian Carl

übernahm am 15. Julius 1827, nach dem Absterben des Vaters, dieselben Verpflichtungen und Sorgen.

§. 2.

U r s p r u n g des T a r i s s c h e n,
oder vormaligen
R e i c h s - P o s t w e s e n s.

Die Zeit:Ereignisse führten eigentlich die Veranlassung herbei, das Botenwesen in Deutschland umzuschaffen und dem Franz von Tassis die Ehre und den Ruhm der bisher geglaubten Erfindung und Einführung der Posten zuzuwenden.

Maximilian, Erzherzog von Oesterreich, Erbprinz und Sohn des Kaisers Friedrich III. hatte sich mit Maria, der Tochter und einzigen Erbin des in der Schlacht vor Nancy (am 5. Januar 1477) getödteten letzten Herzogs von Burgund, Karls des Kühnen, vermählt und nach dem Tode seiner Gemahlin, dies Herzogthum und einen Theil der Niederlande geerbt. Er wurde 1486 zum römischen König erwählt und 1493 als deutscher Kaiser, Maximilian I., gekrönt.

Sein lässiger, starrsinniger und filziger Vater hinterließ das Reich in Spaltungen und Verwirrung. Diese und die von Ferdinand und der Königin Isabella auf den Trümmern des Sarazenischen Reichs ausgeführte Erhebung ihrer Länder zu einem Königreich Spanien, die Entdeckung Amerika's, das Sinken des Handels, die Kriege in Frankreich und Italien, die Bekämpfung der widerspenstigen Vasallen und deren Faustrecht, besonders die Herstellung des Landfriedens, der seit Rudolfs von Habsburg Tode ganz erloschen war, alle diese zusammentreffenden Begebenheiten konnten eine Abänderung der inneren Reichsverfassung herbeiführen. Durch jene Vorfälle hatten das Staatswesen und die politischen Verhältnisse eine andre Gestalt gewonnen, es mußten folglich an die Stelle des alterthümlichen Schlenbrians und baufälligen gewohnten Regierungs:Systems, auch andre entsprechende Einrichtungen getroffen werden, um die Staatsgeschäfte schneller zu betreiben.

Maximilian, dieser letzte ritterliche Kaiser, der stets das Gute wollte, jedoch nicht auszuführen vermochte, weil ihm Kraft, Beistand und Ausdauer mangelten, Maximilian hatte Wien zum Kaiserlichen Hoflager und zur künftigen Kaiserstadt erkoren. Aber fast an der Gränze seines Reichs wohnend, fand er es dringend nothwendig, mit seinen entfernten Erbstaaten in ste:

ter Verbindung zu seyn, nach jedem Ort seine Anordnungen schnell gelangen zu lassen und von dorthier die Nachrichten schnell zu erhalten. Dies konnten die Landesfürstlichen und Städtischen Fuß- und reitenden Boten darum nicht beschaffen, weil der Zusammenhang und das Anschließen der vielfachen Vorträge und Botenritte fehlten,

denn jeder Reichsstand hatte seine eigenen und duldeten keinen Botenlauf und geregelte Botenritte durch sein Gebiet nach dem angrenzenden Lande.

So war es damals. Einen Brief von Wien nach Brüssel, Amsterdam, oder Paris durch reitende Boten der Städte, oder durch das Botenwesen der Reichsfürsten bestellen zu lassen, blieb unmöglich, der Kaiser mußte folglich viele tausend Thaler auf die Sendung seiner Staatsboten (jezt Couriere) verwenden, mit welchen, gleich dem cursus publicus der Römer, sein Briefwechsel nach Italien und den Niederlanden besorgt wurde. Der Kostenaufwand wurde immer drückender, die Staatskassen waren gewöhnlich leer.

In dieser Noth, deren Größe und Wichtigkeit Jedem vor Augen lagen und zur Abhilfe aufforderten, erbot sich Maximilians Günstling und treuer Gefährte in Leiden und in Freuden, der Italienische Edelmann Francesco de Tassis, genannt Torriani, eine schlaue und kaufmännisch wohlberechnete Einrichtung zu treffen, welche die Kaiserlichen Briefe aus dem Hoflager nach den Niederlanden und überall hin und zurück kostenlos besorgen solle, wenn der Monarch ihm und seinen Nachkommen die Versicherung des freien Besizes und Eigenthums, auch die Einkünfte der projectirten Anstalt, bewilligen wolle.

Franz erhielt im J. 1516 die Kaiserliche Genehmigung schon in Betracht der großen Ersparnis und vollführte, vorbereitet, auch alle Behinderungen wohlerrwogen, den Plan w). Er überschritt jedes politische Bedenken, bemühte sich nicht um die Bewilligung der Fürsten, durch deren Gebiet die Courier- oder Botenstraße gehen sollte, und wartete noch weniger die Einrede

w) Hausen behauptet in seinen Staats-Materialien St. 5. irrthümlich, daß nicht unter R. Maximilian I. 1516 als Herzog von Burgund, das Postwesen von Franz v. Taxis, sondern erst 1543 von Leonhard von Taxis errichtet worden sey.

der Reichsstände ab; denn Kraft der wirksamen Wachtsprüche des Reichs; Oberhaupt mußten die theilhaftigen Landesherren und Städte wohl gestatten, daß der Fremdling seine reitende Boten (so werden sie in den alten Handschriften genannt, und nicht Posten) von Brüssel nach Frankreich und von Brüssel durch Flamifoul (Bisthum Lüttich), Kreuznach (Erzbisthum Trier), Hochstift Speyer, über Rheinhausen x), durch Würtemberg, Augsburg, nach Wien und durch Tyrol, Mailand, Mantua nach Venedig und Rom gehen ließ, und in den Städten Verwalter und reitende Boten (Postillone) mit Pferden zum abwechseln bestellte, welche die Brieffpakete von einem Ablager (Station) zum folgenden bringen sollten. Es geschah also. In Rheinhausen wurde schon im J. 1552 ein Haupt-Postamt und ein eigenes Posthaus errichtet.

Kurze Zeit nach der Errichtung dieser Kaiserlichen Botenritte — welche zum Theil den Courierritten Ludwig XI. gleichen und von diesem les postes genannt wurden — ward diese Bezeichnung aus Frankreich herüber genommen und den Botenanstalten zu Roß und Fuß, ebenfalls der Name: Posten nach und nach beigelegt.

Zur Belohnung und der zu führenden Aufsicht und Leitung, ernannte der Kaiser den Franz von Tassis zum Niederländischen Postmeister — der damaligen Benennung in Frankreich: Maitre des Courriers nachgeahmt. — Drei Jahr nachher aber, 1519, bestellte der Thronfolger, Karl V., gleich nach der Krönung, den Neffen jenes zwei Jahr früher, 1517 gestorbenen Franz, den Johann Baptiste von Tassis zum Kaiserlich Spanischen General-Postmeister in allen Erbstaaten, zu welchen Spanien gehörte.

Dies ist der ganz einfache Hergang einer in ihren Folgen höchst merkwürdigen Begebenheit.

x) Ein Dorf dicht am Ober-Rhein, in jener Zeit zum Hochstift Speyer und Umte Philippsburg gehörig, auf der großen Heerstraße aus Süddeutschland nach dem Elßaß und Frankreich. Der Ort war höchst wichtig wegen der einzigen Ueberfahrt mit der Fähre über den Rhein nahe der großen Reichs-Gränzfestung Philippsburg. Jetzt ist dies Rheinhausen fast ganz unbekannt.

Maximilians Aufgabe zu lösen, enthielt eigentlich nichts Außerordentliches, weil es nur darauf ankam, Briefe aus Brüssel nach Wien, Italien und Frankreich schnell und in einem Zuge zu senden und — was das Ausführen und Gelingen allein erschwerte, fast unmöglich machte, — das leicht eintretende hartnäckige Widerstreben der Reichsstände zu entkräften. Franz (und jeder Besonnene) konnten folglich nicht anders handeln, als in gewissen Entfernungen Reute und Pferde bereit halten zu lassen, welche die ihnen zugebrachten Briefbunde bis zum nächsten Wechselorte weiter beförderten, weil nicht ein und derselbe Reiter auf demselben Pferde und in einem Ritt den Weg von Brüssel nach Wien 197½ M., Venedig 217 M. und Rom 292 M. (nach damaliger Berechnung) stets auf den fast unwegbaren Heer- und Frachtstraßen zurücklegen konnte.

Auch die Neuheit der Erfindung verschwindet, denn das Zubringen und Weiterchaffen der Briefe mit abgewechselten Pferden auf bestimmten Stationen — darin bestand ja nur die ganze Anordnung — war schon Jahrhunderte vor Taxis, wie die folgenden Kapitel zeigen werden, von den Deutschen oder Marianer Rittern 1276 zu Marienburg in Westpreussen (s. Kap. 3. §. 4.) — vom Könige Eduard IV. in England 1465 (s. Kap. 13.) eingeführt, und in jedem Kreise Deutschlands vorhanden, die Stadt-Obrieken sorgten dafür von Stadt zu Stadt. Nur fehlte in Deutschland der Zusammenhang der Botengänge und Ritte mit denen des Nachbarlandes, und diesen Zusammenhang in einer Linie vom Anfangs- bis zum Endpunkte bewirkte Franz dadurch, daß er eigenmächtig, — wie er vorgab nomine Imperatoris — in den Städten Deutschlands und Italiens seine Anordnungen traf und fremde Unterthanen de facto in seine Dienste aufnahm. Welcher Reichsfürst durfte aber diesen Gewaltschritt gegen den andern ohne offene Fehde wagen? Mit solcher Kaiserlichen Befugniß mußte allerdings das Verknüpfen seiner Botenposten gelingen, und somit war das Haupt-Hinderniß beseitiget.

Daß Franz die Tage und Stunden der Ankunft und des Abgangs jedes Orts und die Zeit festsetzte, in welcher der Botenritt geschehen sollte — was eine Grundregel im Postwesen ist — lag in der absoluten Nothwendigkeit, um solche Postenlinien von 197½ bis 292 Meilen übersehen, den Mängeln abhelfen und die Versäumnisse rügen zu können. Doch auch dies Verfahren mit Stundenzetteln war schon im Jahrhundert vorher bei vielen

Cur- und Fürstlichen Botengängen, z. B. bereits im Jahre 1470 und in den folg. in Kur-Brandenburg unter Albrecht Achilles und in Kur-Sachsen unter Friedrich III. (laut noch vorhandener Original-Botenzettel im Post-Archiv), und sogar 243 Jahr früher von den Deutschen Ordensrittern in Preussen beobachtet worden (s. Preuss. Staat, Kap. 3., §. 4.) und zwar mit ordentlichen Karten, in welchen die Briefe einzeln mit Nummern nach der Zahlfolge und mit der Aufgabes- und Absensungszeit bemerkt, eingeschrieben standen, wovon Taxis damals nichts wußte.

Eben so wenig war dieser Franz von Taxis weder der Erfinder seines Postwesens, noch der Erste Postmeister; denn sein Vater Roger, geschichtlich im Jahrhundert vorher, 1451, Ober-Jägermeister Kaisers Friedrich III. bestellte auf dessen Befehl und vor Eröffnung des Feldzugs in Italien, in der Grafschaft Tyrol und dem Herzogthum Steyermark, eigends besoldete und uniformirte Reiter (im folgenden Jahrhundert Postillone genannt s. Kap. 7. Oesterreich), welche die Schreiben des Regenten Stationsweise einander zubrachten, denn in bestimmten Orten wurden Pferde zum Abwechseln auf Kaiserliche Kosten unterhalten. Der Sohn ahmte also überall nur dem Beispiel des Vaters nach. Jener Roger wurde folglich als Erfinder des Brieffendens mit abwechselnden Leuten und Pferden — was Cyrus, Augustus, Karl d. Gr. und Ludwig XI. Jahrtausende und hunderte früher auch schon eingeführt hatten — und als Erster Postmeister, dem Wesen nach und zwar in Tyrol y), anzunehmen seyn, wenn nicht schon früher dieselben Einrichtungen in Deutschland und Preussen vorhanden gewesen wären, ohne den Namen: Posten zu führen, den Niemand kannte.

Weit entfernt, das Verdienstliche der Taxischen Anordnungen jener Zeit herabzuwürdigen, ist nur meine Absicht, zu überzeugen, daß diese dokumentirten Thatfachen den Ungrund des Glaubens und der in allen Büchern stehenden Sage aufklären, als ob Franz das Postwesen erfunden habe und erster Postmeister gewesen sey. Das Werthvolle kommt jedoch dem Hoch-

y) Eben dies sagen Vosselt, Pütter, das Convers. Lexikon und Wisker, die wahrscheinlich ihre Nachrichten ebenfalls alten Documenten entnommen und nicht Einer dem Andern nachgeschrieben haben.

gefeierten unbestritten zu, daß er der Erste war, der, unbekümmert um jedes Hinderniß, einen ununterbrochenen Briefcours durch drei fremde Staaten errichtete und in Deutschland die Namen: Posten und Postmeister, aus Frankreich entliehen, in den Umlauf brachte.

Jedermann zweifelte an dem Fortbestehen und dem Ertrage der Anstalt. Als jedoch die Kaufleute ihre Briefe und Wechsel für ein geringes Postgeld sicher und schnell nach Brabant, Frankreich und Italien befördern konnten und manche kostspielige Reisen ersparten: da strömte eine Menge Briefe zu, die einen ungeheuren hohen Portogewinn brachten. Die Fürstlichen Höfe Pfalz, Neuburg, Baden, Burgau, Württemberg, Baiern u. u. durch deren Gebiet diese Niederländische Post ging, wurden dadurch gewonnen, daß ihre und ihrer Landesbehörden einzelne Briefe und Briefpäckchen portofrei mitgenommen wurden. Denn Franz und seine Nachfolger sicherten jedesmal den Landesherren — in deren Besizungen sie eine Postanstalt errichten wollten — die freie Beförderung des herrschaftlichen Schriftwechsels zu, als eine Vergeltung des freilich eigenmächtig genommenen Durchgangs ihrer Posten. Die Fürsten und deren Regierungsbehörden also benutzten die Posten gern und schützten sie, weil sie ihnen nichts kosteten, nur die Unterthanen mußten bezahlen und somit das Fehlende ausgleichen.

Ulrich, Herzog zu Württemberg (1498—1550) ward der Haupt-Beförderer dieser spanisch-italienischen Post dadurch, daß er in seinem Lande 4 Stationen — in Kanstadt, Ebersbach, Enzweithingen und Knittlingen — jedoch unter seiner Landeshoheit bleibend, erlaubte, und freiwillig die Taxisschen Postbeamten von allen städtischen Lasten und persönlichen Leistungen befreite, nur mußte der Postmeister in Kanstadt ein Württembergischer Unterthan und Lutherischer Confession seyn.

Jene Begünstigungen wurden in der Folge der Grund alles Streits und aller Gewaltschritte der Taxisschen Postbeamten. Denn sie eigneten sich in allen Städten und Reichsgebieten jene Befreiungen als ein Monopolium privativum zu und forderten dies als eine sich von selbst verstehende Pflicht der Landesherren und Stadt-Obrigkeiten. Aus diesem Begehren und eigenmäch-

tigen Befreien entstanden die vielen Klagen, Bedrückungen, Rechthabereien und Prozesse.

Die Fortschritte und Ausdehnung dieser Niederländisch-Taxischen Posten in Seitenzweige, ohne An- und Rückfrage bei den Reichsständen, erregten die Aufmerksamkeit der Landesherren und allerlei Bedenken, besonders als Johann Baptiste del Torro et Tassis vom Kaiser nationalisirt wurde und die deutsch klingenden Namen Thurn und Taxis angenommen hatte. Die Reichsstände sahen in diesen Vorschritten eine Gefährdung und einen Abbruch ihrer eigenen Anstalten, und daß ein Fremder wohl gar die Aufhebung der städtischen Briefbestellungen begehren könne.

Karl V.), gezwungen durch die sehr dringenden Vorstellungen der Reichsfürsten und durch die Wahl-Capitulation, erklärte nicht nur, daß die Hoheitsrechte (Regalien) der Reichsstände aufrecht erhalten und nicht verletzt werden sollten, sondern spricht in dem Bestallungsbrief vom 31. December 1543 allein von einer Niederländischen Post im Reiche, welche der König von Spanien unterhalte und daß „den Taxtischen Boten „und Sellsch“ in jedem Lande und Orte des deutschen

z) Die Titulatur Karls V. in seinen Staats-Diplomen ist wegen des Pomp-
haften und der Zusammenstellung seiner Gebiete merkwürdig, sie ist voll-
ständig in dem seinem Bruder Ferdinand (L.) zu Augsburg d. 8. Sept.
1530 ertheilten Privilegium und lautet: „Wir Karl der Fünfte, von
„Gottes Gnaden Römischer Kaiser, zu allen Zeiten Mehrer des Reichs, in
„Germanien, Hispanien, (Granada), Doleten (Toledo), Valenz, Gallicien,
„Majorca, Hispalis, Sardinien, Cordaba (Cordoba), Murcie, Stenis, Al-
„garbien, Algeier, Schivallar, der Canarischen vndt Indiamischen Inseln
„vndt der Terrae firmæ, des Oceanischen Meeres, König, Erz-
„herzog im Oesterreich, Herzog zu Burgundt, zu Lothringen, zu Bra-
„band, zu Steyer, zu Cärndt (Kärnten), zu Cravn, zu Limburg,
„zu Hügenburg, zu Geldern, zu Calabrien, zu Athenarum, zu Neos-
„patrien vndt Württemberg, Graf zu Habsburg, Flandern, Ty-
„rol, Ober-, Niederösterreich, Artois vndt Burgundt Kommt hier zum zwei-
„temal vor), Pfalz-Graff zu Hennegau, zu Holland, Seeland, Flandt,
„Reburg, zu Namur, zu Rosillen, Territan, vndt zu Lütphen, Landt-
„graf zu Elßas, Marggraff zu Burgau, zu Allheim, Gorrian, vndt des
„heil. Röm. Reichs Fürst zu Schwaben, Cathalonien, Asturia, Herr zu
„Greßgandt, der Windischen Mark, zu Pottenaur, Biscaya, Solus, Mo-
„rea, Tripoli vndt Marichon (Malta) u. u. Besessenen für Uns u. s. w.“

a) Felleisen, damals auch Veluß genannt, i. B.: „das Veluß ist sehr zu
rissen gekommen im Walddingen“. (Notiz im Stundenbettel).

„Reichs ungehinderte Passirung vndt Oeffnung, Pferde vndt Nothdurfft gegeben werden“.

Ferdinand I. ging jedoch weiter und Beschlusweise: Er bestätigte in der Urkunde d. d. Wien den 21. August 1563 den Bestallungsbrief für den Leonhard von Taxis, und ermahnte sämtliche Reichsfürsten: „den Reichsposten so gemelter König (Philipp I.) zu Hispanien allein besoldet, in allen Landen, Städten, Märkten, Flecken, Gebieten vndt Verwaltungen bei Nacht vndt Tage Pässe (freien Durchgang) vndt Oeffnung gegeben werden solle u. u. als lieb Euer jedem sey, Unser vndt des Reichs schwere Ungnad vndt Straff zue vermayden“ u. u.

Dies Patent führte Taxis jedesmal als Grundgesetz für alle Deutsche Fürsten und Reichstädte an und stützte seine Forderungen darauf, ohne die Regalien der Betheiligten zu beachten, die das Reichs-Oberhaupt doch in keinem Fall rechtlich schmälern konnte, auch ohne anerkennen zu wollen, daß ein Gesetz des Kaisers, ohne Zustimmung aller Reichsstände, kein Reichsgesetz, mithin ungültig sey. Ferdinands Absicht war eigentlich, zu verhindern, daß das Reichs-Postwesen nicht durch die Willkür, oder den Starrsinn eines Fürsten oder dessen Kanzlers, gehemmt werden möchte, nicht aber, daß nun Niemand anders als Taxis Posten anlegen dürfe. In der ganzen Urkunde ist keine Spur dieses Verbots.

Noch ging die Spanisch-Brüsseler Post wöchentlich einmal mit einer Seitenpost von Rheinhaufen nach Speyer. Im J. 1580 entstanden schon die reitenden Posten von Eöln nach Kreuznach und von Rheinhaufen nach Frankfurt a. M. Starke Briefpakete wurden Unzenweise mit dem halben Briefporto, Acten Pfundweise mit 1½ Thaler austaxirt. Die Absicht bei Errichtung der Course war allein auf das Befördern der Briefe gerichtet.

Aller Unterstützung und reichlichen Einnahme ungeachtet gerieth dies Postwesen von Jahr zu Jahr in Verfall, auch die Geldzuschüsse aus Spanien blieben aus wegen der Unruhen in den Niederlanden. Die General-Postmeister fanden sich daher gedrängt, die Post-Einkünfte zu ihrer Selbsterhaltung zu verwenden. Aus demselben Grunde bezahlten sie weder Dienstaussgaben, noch Rückstände und besoldeten keinen Beamten, begehrten aber dennoch von den Posthaltern, die Posten fortzuschaffen. Diese

Verwaltung ließ allerdings einer Auflösung der ganzen Anstalt entgegensehen. Da trat im J. 1586 der vormalige Taxische Postmeister Jacob Henot aus Eöln, mit dem Vorschlage auf, daß der Kaiser (Rudolf II.) das ganze Reichs-Postwesen übernehmen möge. Man war unschlüssig, und überließ endlich dem Projectmacher das Reformiren. Er hatte manchen Widerspenstigen zu begütigen, denn auch die Posthalter im Württembergischen versagten das Fortbringen der reitenden Post ohne Bezahlung des Rückstandes. Aber Henots eingeführte neue Anstalten vermehrten sogar das Verderben, und den Widerwillen und Unfrieden aller Betheiligten.

§. 3.

Wachsthum und Fortschreiten.

In jenem Bedrängniß fand der Kaiser und Beschützer eine Abhilfe dringend nöthig, welche jedoch die Grundsätze des deutschen Staatsrechts vollends schwächte. Rudolph ernannte nämlich durch das Patent in Prag, den 16. Junius 1595 den Leonhard v. Taxis zum Reichs-General-Erb-Postmeister und Reichs-Freiherrn, mithin zum Inhaber und Oberhaupt aller Postanstalten in ganz Deutschland. Zudem wurden alle Reichsfürsten aufgefordert, die Taxischen, nun

Kaiserlichen Reichs-Posten, in ihre Gebiete aufzunehmen (v. Deust Post-Regal B. II. S. 945).

Durch dies Patent wurden also alle Landesposten der Fürsten und Reichsstände dem Taxischen Hause untergeordnet, jede Privatpost für aufgehörend, jede Weigerung für ein Reichsvergehen und jenes spanisch-taxische Postwesen für ein National- und Reichs-Institut erklärt.

Die jenem Henot im J. 1586 zur Verbesserung überlassenen Postanstalten wurden noch mehr zerrüttet, nach 11 Jahren 1597 mußte Leonhard die Leitung wieder übernehmen. Auf sein Andringen erschien am 6. November d. J. das zweite furchtbare Patent des Kaisers (Rudolph) mit dem Befehl an alle Reichsstände, den Reichs-Posten, als einem „hochbefreiten“, Kaiserlichen Regal, keinen Eintrag, Hinderniß oder Nach-

theil zu thun“, und die (bis dahin so nützlich gewesen) Messgerposten und alles Botenwesen der Handelsleute abzuschaffen. Auch wurde das Reichspost-Generallat bevollmächtigt, die Messger und Botenläufer verfolgen, verhaften und bestrafen zu lassen.

Ganz Deutschland gerieth in Aufruhr und Bewegung, denn die Beschränkung der Regalien aller Reichsfürsten, die fremde Gerichtsbarkeit über ihre Landes-Postbeamten und Unterthanen und die Vernichtung des Nahrungszweigs so vieler Leute und Familien der untern Volksklasse, waren laut ausgesprochen, um — die Ehre und den Unterhalt einer ausländischen Familie und das Bestehen einer nach der Reichsverfassung widerrechtlich eingeführten fremden Anstalt zu sichern.

Erzürnt über diese Zumuthungen antwortete der Herzog Friedrich von Württemberg, im Einverständniß der Rittersfürsten, im Mai 1598 eigenhändig auf das Patent:

„Weil es keine Schuldigkeit ist, darf man auch
 „nicht pariren, wie Wir es dann auch nicht thun
 „werden, oder Ihro Majestät für die Posten bit-
 „ten, selbe anders wohin zu legen, dann wie es
 „vor alters gehalten worden, so bleibt es“. (v.

Beust B. I. S. 118).

Und so blieb es auch, Niemand gehorchte. Das so kräftig unterstützte Reichspostwesen sank diesem zufolge, immer tiefer in Schulden und schien am Schlusse des Jahrhunderts dem Verschwinden nahe zu seyn, obgleich viele Fürsten, ihres Privatvorthells wegen, sogenannte Adjuta di costa (Zuschüsse) gaben und die Posthäuser und Postbeamten von allen städtischen Abgaben und Lasten befreieten. Die Einnahme mußte allerdings gering ausfallen und die Post zu Grunde gehen, weil, wie schon gesagt, die Briefpakete fast aller Landesfürsten und deren Behörden unentgeltlich befördert wurden, der Ertrag bloß aus dem höchst kümmerlichen Briefwechsel der Unterthanen entstand, jeder tarifische Postbeamte sich zu entschädigen suchte und weder eine strenge Ober-Aufsicht, noch Ordnung und Pflicht-Ausübung herrschten. Jeder that, was er wollte, der Oberherr wohnte weit entfernt in einem fremden Lande.

Das Reichsoberhaupt mußte von neuem der Verarmung vorbeugen und zur Rettung beitragen. Kaiser Matthias er-

nannte 1611 den Lamoral d) von Taxis (Sohn jenes Leonhards) zum Kaiserlichen Truchses (Hofmarschall) und erneuerte das Verbot seines Vorfahren Rudolfs v. 1597. Er ertheilte Jenem die Reichsgräfliche Würde und begnadigte denselben mit dem erblichen Amte eines Reichs-General Postmeisters in Deutschland durch den Lehnbrief d. d. Prag den 27. Julius 1615 mit dem begleitenden Gebot an alle geistl. und weltliche Fürsten:

„daß sie die (von Taxis) nicht hindern, irren,
 „anfechten, oder beschweren, sondern sich dessen
 „geruhlig freuen, niessen, (genießen) nutzen vndt
 „gebrauchen lassen“. (v. Weust Th. II. Abschn. V.

§. 946 und Corpus Juris publ. academ. pag. 816).

Mit dieser Erbbelehnung im J. 1615 und nicht früher fangen erst die Befugnisse des Hauses Taxis in Deutschland an, denn vorher waren die Taxischen Posten dem ursprünglichen Zwecke und Namen nach, Königlich Spanische, folglich ausländische, fremdherrliche Posten. Durch das Erb-lehn traten sie erst in die Gültigkeit und das Wesen einer Deutschen und Reichs-Anstalt, wobei jedoch von der rechtlichen Befugniß des Kaisers — ein solches Reichslehn, ohne Einstimmung der Reichsfürsten-Gesamtheit zu ertheilen — nicht die Rede war.

Der Hochbeglückte hatte jedoch sieben Tage zuvor in einem ausgestellten Revers v. 20. Julius 1615 (im Corpus Juris publici p. 817 und v. Weust Th. II. Abschn. VI. §. 948) für sich und seine Nachfolger im Lehn versichern und angeloben müssen, den Herrn Johann Schweickardten, Erz-Bischofen und Churfürsten von Maynz und desselben Nachkommen am Erz-Canzler-Amt als seinen Director, Protector und zweites Oberhaupt zu erkennen und demselben zu gehorsamen e), neue Course

b) Dieser Lamoral war bis zum Tode seines Vaters (1615) Kaiserlicher Hof-Postmeister in Wien. Ihm gehörte die Nachfolge, doch das Oesterreichische Kabinett gestattete keine Bedingung, ihm blieb mithin nur die Wahl, entweder das zu bleiben, was er war, oder das hohe Ehrenamt mit der großen Verkürzung seines Unterhalts anzunehmen. Er unterschrieb den gräßlichen Revers, zugleich als Einleitung der Prozesse mit seinem Feind und Nachfolger, dem Freiherrn v. Paar. (s. Oesterreich, Kap. 7).

c) Kurmainz hatte sich die Protection über das Reichs-Postwesen eigens mächtig zugeeignet. Der Kaiser beschloß in Reichssachen nichts ohne den Rath und ohne Vorwissen des Reichs-Erzkanzlers, Kurfürsten von Mainz.

von Eöln und Frankfurt a. M. nach Nürnberg und Böhmen zu errichten, alle Kaiserliche Stafetten und den Schriftwechsel des Kaisers, dessen Familie, Hofstaats und der Landesbehörden, sogar die Briefe der Officiere und Kaiserlichen Rätbe umsonst befördern zu lassen und die Oesterreichischen Postämter nicht anzusechten und zu beeinträchtigen,

„inmaßen Seine Majestät Dero eigenes Postwesen
 „im ganzen Erzhertzogthumb Oesterreich, in Böhmen vndt
 „allen Erbländern für Sich behalten vndt von
 „dem Reichs Postwesen abgesondert wissen wol:
 „len ic.“ So steht im v. Deust Post:Regal: Dagegen
 im Corp. jur. publ. pag. 818:

„zuförderst aber Ihro Kayserlichen Majestät Hoff: und
 „Nieder:Oesterreichischen Post:Ämtern keinen Eintrag,
 „Irrung, Verhinderniß oder Beschwerung, wie und auf
 „was Weiß solches immer geschehen und zugehen möchte,
 „thun oder zufügen solle noch wolle, sintemahl mehr
 „höchstgemeldte Kayserliche Majestät, für sich und Dero:
 „selben Nachkommen am Reich, und Dero Hochblbliches
 „Haus Oesterreich, vorberührte Hoff: und Nieder:Oester:
 „reichische Post:Ämter, von angezogener Gnad, Bewil:
 „ligung und Verleihung (Belehnung), gänzlich abgeson:

Als Camoral von Laris um die Reichs:Belehnung bat, erließ deshalb Kaiser Matthias das Schreiben vom 12. August, und da dies Schreiben in der von Kurmainz abhängenden Reichskanzlei ausgefertigt wurde: so sorgte der Kurfürst zugleich für sich und sein Ansehen und ließ in den Rehnbrief und in den von Laris auszustellenden Revers einrücken:

„daß der Reichs:General:Postmeister seinen gehörigen Respect und
 „Ansehen in alle Wege auf den Erzbischofen und Kurfürsten zu Maynz,
 „als durch Germanien Erzkanslern, seinen gnädigsten Herrn, zu ha:
 „ben und zu halten verpflichtet sey“.

Als Folge und Bestätigungen erschienen denn die ebenfalls in der (Mainzischen) Reichs:Kanzlei ausgefertigten Schreiben Ferdinand's II. v. 4. Oct. 1626 und in einem andern an den Kurfürsten mit den Worten:

„kraft Dero tragenden Erzkansleramts und habenden Protection
 „und Schuz:Gerechtsame über das Reichs:Postregale
 „jedes Orts.“

So ist Kurmainz durch sich selbst zum Post:Protectorat gekommen und hat dasselbe oft weit genug ausgedehnt zum Nutzen des Hauses Laris, denn dem Ersten Kurfürsten Deutschlands stand man eher etwas zu und ließ sich von ihm eine Zundstiftung gefallen.

„dert und ausgeschlossen, und darunter im wenigsten be-
griffen und verstanden haben wollen“.

Man ersieht aus dem Edict und dem Reverse, wie eigenmächtig der Kaiser den Reichsfürsten eine fremde Anstalt aufbürdete, und wie löblich und vorsichtig er seine Erbstaaten ausschloß, damit nicht die in seinen Ländern aufkommenden Postgelder einem Fremden zu Theil würden. Eine zweite Ungerechtigkeit des Kaisers lag auch gegen Taxis in dieser Ausnahme, daß er den Lamoral zum Post-Chef von ganz Deutschland und im Reich ernannte, aber gleichwohl das Erzherzogthum Oesterreich von dessen Post-Gebiet ausschloß, als ob Oesterreich nicht zu Deutschland und dem (damaligen) Reiche gehöre.

Der thätige Graf Lamoral, angewiesen auf das übrige Deutschland, erfüllt voll Aussicht und Hoffnung, glaubte die Befugniß zu haben, in Folge der Kaiserlichen Bevollmächtigung, seine Posten überall hin auszubreiten, Postcours nach den Haupt-Handelsstädten Eöln, Erfurt, und von Frankfurt a. M. nach Wien, Prag, Nürnberg, Leipzig und Hamburg zu gründen, und hier ein Reichs-Postamt zu errichten. Norddeutschland blieb vor der Hand verschont, die Fürsten dort waren zu kräftig, auch von des Kaisers Macht zu weit entlegen, als daß er so geradegu und gewaltthätig hätte verfahren dürfen. Jedoch beging Lamoral die Unvorsicht, in den vorzüglichsten Städten nur seine Landsleute, die Italiener, auch Niederländer und Spanier als Postmeister anzustellen d), die nicht Ein Wort deutsch verstanden.

Dies Vorziehen der Fremden und das Zurückstoßen der Eingebornen erbitterten Jedermann und gaben die Veranlassung zum Haß und den unaufhörlichen Widerstreben der Landesherrn und Einwohner.

Denn Kraft des Kaiserlichen Schutzes und jener Patente und Bevollmächtigung handelten die dreisten Ausländer, ohne die städtischen und bürgerlichen Verhältnisse und Verfassungen, die Privilegien der Städte und deren uraltes Votenwesen zu beach-

d) Der Postchef Taxis und seine Familie sprachen und schrieben nur italienisch und französisch, und ließen die Verfügungen von ihrem Secretär ins Deutsche übersetzen. Auch Brüssel blieb ihr Wohnsitz, wohin alle Gelder floßen; um die Verwaltung der Posten in Deutschland bestimmte sich der Postchef nicht. Er vertraute Anhalten und Leitung den von ihm bestellten Ober-Postbehörden, (größtentheils Ausländern) die gerade alles Unwesen herbeiführten und unterhielten.

ten, und gingen zugleich so ungestüm und vorgehend zu Werke, daß schon im ersten Jahr der Niederlassung (1616) die Magistrate sich bitter über das herrische und gewaltthätige Benehmen der Reichs-Postverwalter beschwerten e), und viele Kreisstände die Aufnahme der Reichsposten geradehin versagten. Der Haß wurde schon dadurch gerechtfertiget, daß Graf Lamoral in jenem Reserpe vom 20. Julius 1615 sich ausdrücklich und bündigst verpflichtet hatte, (hier wörtlich aus dem Corp. juris publ. acad. pag. 818):

„daß nehmlich ich und meine Erben ic. ic. auch die
 „von Alters gebräuchige ordinaire Posten ei-
 „nes und andern Orts, nach Nothdurft fleißig be-
 „stellen, und in ihrem hergebrachten Esse erhal-
 „ten, dabeneben auch die von Ihro Kayserlichen Ma-
 „jestät verordnete Staffeten“ ic. ic.

Lamoral von Taxis,
 Freyherr.

Diese verbrieftete Angelobung des Hauses Taxis enthält unzweideutig und feierlich:

das eigenthümliche Botenwesen derjenigen Reichs- und Handelsstädte, die seine Postanstalten aufnehmen würden, nicht anzufechten, sondern jedem Einwohner freizustellen, ihre nach Oertern innerhalb Deutschland gerichteten Briefe entweder mit der eigenen, oder der Taxis'schen Post zu senden.

Die Reichs-Postbeamten mußten sogar eidlich angeloben: in jedem Orte das städtische Botenwesen in seinem Esse zu belassen.

Aber das Uebergewicht und der Glaube an die Alleinherrschaft der Reichspost ließen den Postregenten und seine Beamten verkennen, daß ein vorsätzlicher Eid- und Wortbruch in ihrem Verfahren lagen.

Ein Jahr nach der Thronbesteigung Ferdinands II. (28. August 1619) bewirkte Graf Lamoral ein zweites Verbot aller

e) So prozeßirte z. B. der Magistrat in Nürnberg gegen den Reichs-Postmeister Max. Rajon von Vinzona und den Taxis'schen Post-Commissar Johann Coesfeld, der dort die Posten errichtete. Der Magistrat erhielt, nach vierjähriger Schreibern, wie billig, Unrecht, weil er dem Kaiser. Willen sich nicht fügte.

Privatposten und einen ziemlich nachdrücklichen Befehl, die Reichsposten überall aufzunehmen. Der Kaiser gab auch dadurch ein neues Merkmal seines Wohlwollens, daß er 1621 das Postlehn auf die weibliche Nachkommenschaft des von Taxis ausdehnte, und durch ein geschärftes Edict v. 12. Januar 1623 den Städtischen, den Messger- und andern von Taxis nicht verpflichteten Boten „die Fortführung der Briefe vndt Sachen „zue Roß vndt zue Fuß, vndt das Abwechseln vndt Posthörnles „führen“ streng untersagte und verpönte.

Jedoch blieben alle Maßregeln ohne Segen. Denn aller Begünstigungen ungeachtet, kam das Reichs-Postwesen immer tiefer ins Gedränge und in Geldnoth, weil der standesmäßige Aufwand des Chefs, die Besoldungen der ohne Aufsicht handelnden Beamten, die nicht zum Besten eingerichtete Geschäftsführung — von der das Oberhaupt nicht Kenntniß nehmen mochte — vorzüglich der Haß der Einwohner gegen die fremden Post-Officialen, die sich aller Orten mit ihren Anstalten gewaltsam eindrängten und stets mit Troß und Hoffarth verfahren, die Werkzeuge des Verderbens waren. In solchem Zustande konnte kein gewinnreicher Erfolg erreicht werden.

Besonders geriethen die Reichsposten gerade in zwei der größten Handelsstädte — Eöln und Nürnberg — in Abnahme, er selbst, Graf Lamoral, fast in Verzweiflung. Nur ein Mann konnte ihn und alles retten, der kluge und bewährt erfahrene Postmeister v. d. Birghden in Frankfurt a. M., den Lamoral in einem Briefe d. d. Lüttich d. 12. Mai 1623 zu sich berief und der sich bestrebte, die Wünsche seines Oberherrn redlich zu erfüllen, die schädlichen und unnützen Einrichtungen jenes He not abzuschaffen und das Reichs-Postwesen trefflich zu ordnen.

Der neunzigjährige, von so vielen Unfällen tief gebeugte Greis starb noch in demselben Jahre. Sein Sohn Leonhard II. folgte ihm in der Würde. Der Vater hatte zwar 1615 vor der Uebnahme des erblichen Reichs-General-Postamts, in dem Kaiserse v. 20. Julius auf die Posten in den Kaiserlichen Erbstaaten verzichten müssen, der Sohn hegte aber fortwährend die Hoffnung, durch seine Verbindungen am Hofe und bestärkt durch die vertraulichen Zusicherungen einiger Großen in Wien, mit jener Erbbelehnung des Oesterreichischen Postwesens dennoch beglückt zu werden. Aber seine Widersacher siegten, die Familie des Reichsfreiherrn v. Paar — ebenfalls aus dem Mai-

ländischen gebürtig (f. Oesterreich) — hatte mächtigere Manner. So war denn diese Hoffnung gescheitert und auf immer die Aussicht vernichtet, im ganzen Deutschland Postgebietender zu seyn.

Der dreißigjährige Krieg hatte den 23. Mai 1618 mit dem Aufstande in Prag begonnen, Schlachten wurden geliefert, Süd- und Mittel-Deutschland standen im Kampf gegen einander, die Fürsten wurden überall bedrängt. In diesen Schrecknissen erhob sich das Glück des Hauses Taxis. Denn unter dem Schutze des Kaisers, thätig unterstützt von den furchtbaren Heerführern der Ligue, war jedes Sträuben gegen die Aufnahme der Reichsposten ein Hochverrath, jedes Hemmen des Schaltens und Baltes der Taxis'schen Beamten ein Staatsverbrechen.

Allerdings war das Bestreben des Reichspost-Generals — in einem so günstigen Zeitpunkt seine Anstalten auszubreiten und in jeder Stadt sein Postwesen zu besitzen — insofern nicht zu verargen, weil nur das Postwesen allein den ihm vom Kaiser angewiesenen einzigen Nahrungszweig enthielt, von dem die gräfliche Familie leben sollte und mußte, denn als Fremdlinge besaßen sie weder eine Standesherrschaft, noch ein einträgliches Landgebiet im deutschen Reiche. Eben, um den Nahrungsstand des Begünstigten nicht verkümmern zu lassen, mußte, selbst mit dem Untergange der Eingebornen, jedes Stören und Beeinträchtigen unterdrückt und bestraft werden.

Um dies zuerst mit Stimpf einzuleiten, wurden die Reichsstände Eöln, Mainz, Hamburg, Lübeck, Bremen, Hessen, Sachsen, Braunschweig, Holstein, Mecklenburg u. u. unterm 23. November 1627 ersucht: „dem Grafen Leonhard v. Taxis un-
„verweigerlich zu verwilligen; seine Posten dort einzuführen
„und demselben behülflich zu seyn.“ Auch im folgenden Monat, den 17. December, ermahnt, in ihren Bezirken Taxis'sche Posten errichten zu lassen, mit dem ausdrücklichen Zusatz, daß der Graf nach eigenem Gefallen Beamte — also Ausländer — anstellen könne.

Die vielen Gegenvorstellungen der Stände: die Privilegien der Städte und das alte Botenwesen beizubehalten, blieben unbeachtet, und die Sünden der Post-Officialen ungerügt; um die Schreier aber in etwas zu besänftigen, führte der Postchef im

J. 1628 eine neue Portotar-Ordnung ein, die so lange befolgt wurde, bis sich der Lärm gelegt hatte.

Doch dieser erhob sich nach wenigen Jahren von neuem auf die bittere Klagen der Kaufleute. Infolge der vielen empörenden Vorgänge, erklärte das Churfürsten-Collegium in seinem Reichs-Gutachten v. 12. Januar 1637 an den Kaiser:

„daß an allen Orten, wo keine ordinäre — d. h. Taxirische — „Posten durchgehen oder angestellt seyen, die „Anordnung der reitenden, oder zu Fuß gehenden Boten „der Städte billig zu belassen, und den Ständen selbst, „durch deren Territoria solche Anordnung zu machen, „kraft ihrer Regalien, damit (mit welchen) sie vom „Reich belehnt, heimzustellen sey“.

Ergärnt über dies Ansinnen, erließ Ferdinand III. im Gefühl seiner Macht, am 12. August 1637 ein noch schärferes Mandat, daß alle Stadtbotenhäuser und Botenläufer — die in Frankfurt a. M. ausgenommen — sogleich abgeschafft werden sollten. Die Klagen der Reichsstädte über die Ungebühnisse und strafbare Aufführung der Reichspost-Officialen waren in jedem Jahr dieselben. „Ueberhaupt wurde geklagt, schreibt Posselt, „daß von solchen gewalthätig eingesetzten fremden Postbedienten unerträglicher Truß, Hochmuth und Verdruß gegen die „Stadt-Obrigkeiten ausgeübt werden“ u. u. Weder der Kaiserliche Hof, noch die Reichsgerichte, nahmen Kenntniß von den Beschwerden, an Untersuchung und Bestrafung dachte Niemand.

Dies Gewirre wollte der hochgelehrte Graf Leonhard II. benutzen, sein untergeordnetes Verhältniß zum Kurfürsten von Mainz zu mildern, und die Protection nicht auf die Leitung und Verwaltung (Directionem et Administrationem) des Reichspostwesens ausgedehnt wissen, weil beide ihm vom Kaiser als ein Erblehn wären zugetheilt worden, mithin Kurmainz nichts mehr als ein Beschützer und Vertheidiger der Freiheiten und Befugnisse der Reichspost-Anstalten sey. Dabei blieb es, indem man schwieg, aber Lamoral II. Claudius Franz mußte am 16. März 1647 dennoch einen eben solchen heillosen Revers, wie sein Ahnherr Lamoral (unterm 20. Julius 1615), ausstellen, in welchem er für sich und seine Nachkommen, nächst dem Kaiser, auch jenen Kurfürsten für seinen Oberherren anerkannte und auf die Oesterreichischen Posten auf immer verzichtete.

Die Reichspost-Anstalten wurden im Süden Deutschlands von Jahr zu Jahr drückender, denn Kaiser Ferdinand hatte sogar geboten, die Reichspost-Beamten mit aller Einquartirung, Servis, Steuern, Schußgeld und andern Lasten und Abgaben zu verschonen. Die dortigen Landesfürsten mußten schweigen und wegen der Nähe und Allgewalt des Kaiserhofes und dessen Herrschaft, sich aller Unbill fügen.

Im Norden Deutschlands war es anders. Die freisinnigen Fürsten dort hatten schon längst das Postwesen geeignet gefunden, den Verband mit andern Staaten zu bewirken und besonders den Handel ins Ausland zu befördern. Die Friedens-Unterhandlungen, dem Abschluß nahe, ließen hoffen und erwarten, daß der Verkehr mit Zuversicht erneuert werden könne, da die von dem reichen Fuhrherrn und Postmeister G. Hinüber in Hildesheim (f. Hannover) vor 5 und 7 Jahren angelegten fahrenden und reitenden Posten, sogar in diesen unglücklichen Zeiten der Drangsale und des Elends, einen Gewinn einbrachten.

Darum errichteten denn auch 1647 die Fürstlichen Häuser Sachsen, Hesse-Kassel, Braunschweig (Hannover) und Brandenburg u. u. wie zum Theil schon früher, neue eigene Landesposten, ohne sich an die Angriffe des Reichspost-Generals und an die Verbote des Kaisers zu kehren. Sie wollten durch eigene Kraft, nicht fremde Aushilfe, die noch vorhandenen Mittel klüglich benutzen; den Wohlstand ihres Volks zu gründen, zu sichern, und Thätigkeit und regen Erieb zum Besserwerden beleben.

Die Erfüllung des Wunsches aller gegen das Reichspostwesen verbandeten Reichsstände konnte nur allein von den Friedensgesandten in Münster eingeleitet und durchgesetzt werden. Die Schwedischen Abgeordneten bestrebten sich zwar, mit Ernst und kraftvollen Reden die Freiheit und vorigen Post-Rechte der Städte und Gebiete auszuwirken, oder wenigstens die Mißbräuche abzustellen und festzusetzen: „daß das Post-Generalat zum Unterhalt „des Reichs-Cammergerichts und zur Zahlung der Reichssteuern „mit beitragen müsse“. Aber die Kaiserlichen Gesandten und Churmainz wußten auszuweichen und mit Gewandtheit und allerlei Erklärungen der Kaiserlichen Reservat-Rechte, die nicht angegeben wurden, weil keine über ein Kaiserliches Postwesen vorhanden waren, die Stimmenden so zu lenken, daß diese Angelegenheit als Friedensartikel unterdrückt und der Erörterung auf einem künftigen Reichstage vorbehalten wurde.

So blieb Graf Zaris von neuem Sieger, und drang nun auf die unbeschränkte Befreiung der Reichspost-Bedienten von der Gerichtsbarkeit der Landesherren, und den städtischen Lasten, verlangte jene als Schuldigkeit, und machte ein Monopolium privatum aus allem, was früher von den Städten und Regenten als eine unverbindliche Wohlthat vergönnt worden war.

Einige Reichsfürsten fanden dies zu weit gegangen. Das Reichs-General-Postamt hatte zwar durch jenen Seitenweg des Kaiserlichen Hofes und des Churfürsten scheinbar das Ueberge-
wicht errungen, aber der Art. V. §. 56. und der Art. VIII. §. 1. des Westphälischen Friedens zu Münster und Osnabrück vom 14 October 1648 erkannten den Reichsfürsten Deutschlands die unbeschränkte Oberhoheit (Souverainität) ihres Staats zu; und untergruben folglich gerade die Grundfeste des Zarischen Postgebäudes. Beide §§. beschränkten nämlich die Gewalt des Reichspostwesens insofern, daß denjenigen Reichsgebieten, in welchen noch keine Zarische Posten vorhanden waren, solche nicht aufgedrungen werden könnten und sollten.

Die Erste goldne Zeit der Reichspost-Gewalt war somit vorüber und deren voraus zu sehender Verfall durch eben jenes diplomatische Ausbeugen und Verschieben, und durch die unbegründeten Reden der Kaiserlichen Minister selbst verschuldet worden. Denn diese Einsichtsvollen und Behutsamen dachten nicht einmal daran, das Wohl des Hauses Zaris dadurch zu gründen, daß sie demselben ein Fürstenthum, oder nur eine Grafschaft, aus einem der säcularisirten geistlichen Länder in Deutschland gebildet, auswirkten, was unbedenklich gelungen seyn würde, damit der Postchef, als deutscher Reichsfürst mit Land und Unterthanen, zur Zahl der Reichsstände gehörte und als solcher sein Reichspostwesen weniger schwierig aufrecht erhalten konnte. Ein solcher Zeitpunkt ist nimmer zurückgekehrt.

Im Gefühl seiner Hoheit und Würde trat, nach dem Friedensschluß, zuerst Kurfürst Friedrich Wilhelm von Brandenburg, im folgenden Jahr 1649 mit dem Behaupten seiner Landesherrlichen Gerechtsame auf, widerstritt jeder Anfechtung seines Postregals (s. Kap. 2. §. 8., besonders Abth. III. Abschn. II. §. 5. den Schluß) und bereitete im voraus das allmähliche Sinken des noch vor kurzem mächtigen Hauses Zaris. Kurfürsten, Braunschweig und Hessen folgten dem Vorbilde, wenn gleich nicht mit derselben Kraft und dem nämlichen Erfolge.

Neue Posten entstanden hier und dort, die Furcht vor der Kaiserlichen Macht hatte nachgelassen, die Anfechtungen des Reichs:Post:Generalats wurden mit Vorbereitung und Fassung erwartet. Die Form des Kampfs hatte sich anders gestaltet.

Zwölf Jahr nachher erschien am 28. Mai 1660 das (damals sogenannte) Schreckenspatent Kaisers Leopold I., welches alle eigene (Landesherrliche). Posthäuser, Briefsammlungen, Privat-, Neben- und Metzger:Posten, fahrend, reitend und zu Fuß, aufhob, und in höchst ungnädigen starken Ausdrücken jede Beschränkung, wohl gar die Hemmung der Kaiserlichen Reichspost:Anstalten, bei 100 Mark löthigen Goldes (16,000 Thaler), verbot.

In diesem Patent wird geradehin verkündiget, daß die Taxischen Beamten in vielen, besonders Reichsstädten, verhaftet und bestraft, den Reichs:Postillonnen die Briefe und Pakete gewaltsam weggenommen, und durch die eigenen Landesfürstlichen und Stadt:Posten ausgetheilt oder weiter befördert, sogar von den Kanzeln den Gemeinden jeder Umgang mit den Taxischen Post:Offizialen sey untersagt worden. Diese Befehlungen waren allerdings hart und streng, aber aus den Beschwerden der Fürsten, Stände, Städte und Gemeinden, alle übereinstimmend, ergab sich denn auch, daß die Angeklagten sich über alle städtische und polizeiliche Anordnungen und Verfassungen hinwegsetzten, das Porto willkürlich vertheuerten, sich Anmaßungen erlaubten, jede Achtung gegen andre Stände verletzten, keine andre Gerichtsbarkeit, selbst in häuslicher Beziehung, als die ihres Postchefs anerkennen und ein unbeschränkter fremder Staat im Staat seyn wollten. So lauten die in manchen Städte:Registaturen noch vorhandenen gedruckten und geschriebenen Anzeigen und Klagen der theiligten Stände. Der Freimuth in den Vorwürfen und Schilderungen war zugleich die ernste Folge und Ahndung der von jenen Kaiserlichen Gesandten in den Unterhandlungen zum Westphälischen Frieden verschmäheten Offenheit und der gänzlichen Verleugnung eines wohlmeinenden Sinnes.

Der gegenseitige Groll, die Feindseligkeiten und ausgelassene Wuth gegen die Verhafteten, ließen höchst bedenkliche Folgen fürchten. Doch der umsichtige Graf Lamoral wußte diesen vorzubeugen und durch ein gemüthliches Erläutern des Trefflichen und überaus Nützlichen seiner Anstalten den Zweifler und sich Sträubenden zu gewinnen. Solche künstliche Unternehmungen glückten freilich nicht immer, wie Barmen, Hessen, Braunschweig

und Brandenburg überzeugten, denn Württemberg z. B. erdör-
terte ganz unumwunden, daß die Reichsstände berechtigt wären,
Landesposten einzurichten.

Kaiser Leopold (I), dem Hause Taxis vorzüglich gewogen,
hogte schon seit Jahren den Vorsatz, dasselbe auf einen höhern
Standpunkt der Ehre und des Ansehens zu stellen, um dadurch
für dessen Wirken mehr Kraft und Gewicht bei den untern Reichs-
ständen zu erreichen, und in dieser Auszeichnung zugleich der
Reichspost-Anstalt eine größere Würde zu geben. Durch diese
Gründe bewogen und aus persönlicher Zuneigung, ernannte
Deutschlands Oberhaupt am 4. October 1695 ^{h)} den Reichsgras-
sen, spanischen Branden und Reichs-General-Erb-Postmeister
Eugen Alexander Franz von Thurn und Taxis — Sohn
und Nachfolger des 1673 entschlafenen Camorals — zum
Reichsfürsten in Deutschland. Leopold war sogar Will-
ens, diesen Erhobenen in den Reichsfürsten-Rath aufnehmen zu
lassen und ihm ein neuzuschaffendes Erz-Amt — das eines Erz-
General-Postmeisters im Reich — zu verleihen, wenn nur ein er-
ledigtes Lehnfürstenthum in Deutschland zur Hand, und nicht
ein sehr gefährlicher Zwiespalt zwischen dem Reichs-Oberhaupt
und allen Reichsständen zu fürchten gewesen wären.

Der

^{h)} Klüber und Vischer (in seiner Zeittafel S. 23) sagen irrthümlich neun
Jahre früher, 1686. Der Kaiser selbst meldet diese Standes-Erhebung
seinem Oheim, dem Kurfürsten Friedrich III. von Brandenburg (nach-
maligen König Friedrich I. v. Preussen) in einem Schreiben d. d. Wien
den 18. Jan. 1696 wörtlich: „Wassmaßen wir den vierten Oc-
„tobris negst abgewichenen jahrs (1695) den Hoch-
„vndt Wohlgebornen Unsern vndt des Reichs lieben ge-
„treuen Eugeni Alexander Graffen von Thurn vndt Ta-
„xis Erb-General-Postmeister im Reich vndt Niederlan-
„den, sowohl in betrachtung seines uralten von vielen
„Säculis herrührenden ansehnlichen geschlechts vndt her-
„kommens ic. ic. sambt dessen Ehelichen Descendenten
„vndt Nachkommen in des Heil. Röm. Reichs Fürsten
„Standt erhoben vndt gesetzt, ihn auch mit dem Titul Il-
„lustris zu teutsch Hochgeborn begnadet haben, ic. ic. Als
„haben Wir Ew. Liebden solches zu notificiren für eine
„notturfft (nötig) erachtet ic. ic.“ (Das Original in den Post-
Archiv-Akten S. 219).

Der Anfang des vorigen Jahrhunderts (1701) war der Beginn einer sichtbaren Abnahme der Macht des Reichs: Postwessens und dagegen des freieren Gebrauchs der Hoheitsrechte deutscher Reichsfürsten. Die Einleitung gab das entstandene Königreich Preussen und dessen Monarch Friedrich I., der in seinen Antworten auf manche Zumuthungen zeigte, was eigentlich ein Reichsstand sey und in welchem gewichtigen Verhältniß er zum Reichs:Oberhaupt stehe.

Der Kaiser seiner Seits hatte übergenug gegen alle Widerwärtigkeiten zu kämpfen und den ihm von Frankreich und England zugebachten Erschütterungen auszuweichen. Schon der Westphälische Friedensschluß (1648) hatte manche Stützsäule der Kaiserlichen Kraft wankend gemacht, die Anhänger entfernter gerückt und besonders den protestantischen Reichsständen einen größern Wirkungskreis in der gesicherten Ober:Landeshoheit und in den Regalien (Hoheitsrechten) zugleich einen freieren Willen und ein thätiges Streben zum Wohl ihres Landes; angewiesen.

Diese Schwächung der Macht der vormals gewaltigen Beherrscher des deutschen Reichs mußte wohl höchst nachtheilig auf die Begünstigten mitwirken, zu denen auch das Tarissche Haus vorzüglich gehörte. Ein Reichsfürst nur dem Namen nach, ohne Fürstenthum, oder doch ohne Besitz eines beträchtlichen Ländergebiets in Deutschland, also ohne Zusammenhang mit dem deutschen Staatskörper, und zu seiner Erhaltung (Subsistenz) nur auf die Einkünfte einer Anstalt angewiesen, die dem Staatsrechte ganz entgegen war, ein solcher Fürst blieb vom Schicksal abhängig, und dem Willen des mächtign Reichsstandes Preis gegeben. Zwar hatten die vorigen Kaiser durch ihre Alleinmacht und das Wesen ihres Amts und Standpunkts, die Befugnisse der Reichsstände unterdrückt, ob sie gleich als Erzherzoge von Oesterreich den andern Reichsfürsten völlig gleich im Rang und in der Würde waren, aber ein solcher Fürst, nun einzeln dastehend, konnte allein sich nicht selbstständig halten, sein Glanz und Einfluß mußten in dem Wechsel des Staatenzustands untergehen, obgleich Kaiser Joseph I., in den Ausbrüchen seines Zorns, das nutzlose strafende Patent v. 27. October 1706 in Wien erließ.

Es war überhaupt damals und das ganze Jahrhundert hindurch ein wunderlicher Zustand der Ländergebiete in ganz Süd-Deutschland und den Staaten am Rhein. Die Meisten zerstückelt in eine Unzahl großer und kleiner Reichsstädte und unmittelbarer Republiken im Taschen-Format, deren totale Befestigung nur Eine Stadt enthielt und innerhalb derselben an dem einen Thore anfang und am gegenüber liegenden aufhörte. Die vormalige Bedeutung solcher Freistaaten ergibt sich schon daraus, daß in der Regel 2 auch 3 derselben gemeinschaftlich Einen (nach Belieben uniformirten) Mann zum Reichsheere stellten, und im Gefühl ihrer entscheidenden Wichtigkeit, auch sich für befugt hielten, im siebenjährigen Kriege die Fehde gegen Friedrich II. auszusprechen.

Insgesamt gehorchten diese Standesherrschaften dem Wink und Dräuen des Kaiserlichen Hofes, des Reichshofraths in Wien und am meisten des fürchterlichen, überaus strengen Reichskammergerichts, bei welchem die Prozesse einige Jahrzehende währten und durch dessen Sporteln und Executionen Land und Städte in ungeheure Schuldenlasten sanken.

Die geistlichen Häupter und Herren in Süd- zum Theil auch in Norddeutschland, wohlbegabt mit Abteien, Pfründen und Stiftsgebieten, brauchten nicht für das Befördern ihres Briefwechsels und ihrer Bedürfnisse zu sorgen, denn Fürst Taxis, der fromme Sohn der Kirche, ließ auf seinen Posten alle Schreiben, Habe und Gut des heiligen höhern Clerus schnell und portofrei befördern. Die für jene Gottgeweihte arbeitenden Unterthanen brauchten und hatten nichts zu schreiben.

Die weltlichen hohen Gebieter und deren Kanzleien genossen für ihren Theil ebenfalls die erfreuende Ersparniß des Postgeldes. Der Kaufmann also, der wohlhabende Städter und Güterbesitzer und wer schreiben konnte und mußte, oder sonst dazu Drang und Beruf in sich spürte, zahlten, was nach Willkühr an Porto gefordert wurde, ohne überzeugt zu werden, ob der Brief, oder das Paket richtig und unverfehrt dem Empfänger überliefert werde, oder eingehändigt worden sey.

In diesem Strich Landes von des Kaisers Gebiet bis jenseit des Rheins waltete frei und ungestört das thätige Leben der Reichspost-Beamten. Nur Oesterreich allein hatte 1615 und 1647 mit seinem Machtspruch: Bis hieher und nicht weiter! scharf die Gränzlinie gezogen, welche Taxis nicht überschreiten

durfte und dennoch wurde eben dieser *Taxis General*; Erb-Postmeister im deutschen Reiche vom Kaiserlichen Hofe benannt.

Diese vielen kleinen Gebiete, deren Besitzer und Beherrscher nie gemeinsam dachten und handelten, sind der Grund, warum, selbst von den großen Postcoursen in Süddeutschland, sich wenig oder gar nichts Historisch-Wichtiges sagen läßt. Fast alle Postrouden haben ihre Entstehung entweder dem Ungefähr, oder dem Begehren und Vorschlage eines Reichsstädtischen Magistrats, mit unter auch dem Geschrei eines Reichsfreiherrn zu danken, der das Botenlohn zu andern häuslichen Dingen und zum Ankauf leiblicher Nahrung besser verwenden wollte; viele Poststrecken machten sich auch von selbst, indem man sie stückweise an einander reihte. Frankfurt a. M., Eöln, Nürnberg und Augsburg blieben die Hauptpunkte, deren Postverbindung untereinander und mit Italien, Leipzig, Hamburg und Bremen nur berücksichtigt wurde und werden mußte, weil sie die eigentliche Segensquelle der Posteinkünfte bildeten. Was seitwärts und im Innern des Landes lag, blieb vom Reichs-Postwesen größtentheils unbeachtet.

Wie so ganz als Gegenstück, reichhaltig und merkwürdig, erscheinen die Postenlinien und das Entstehen der Postanstalten im Mittel- und Norddeutschland unter dem kraftvollen Schutze der Landesherren, die seit dem Westphälischen Frieden den hohen Werth und das schwere Gewicht ihres Standes und der Ober-Landeshoheit kannten und geltend machten.

Eben darum waren Brandenburg; Preussen, Sachsen, Braunschweig, Hannover und Hessen nicht willens und durch keine Verheißung großer Vortheile, durch keine Vorschläge und freundliches Zureden gewandter Abgeordneten zu bewegen, die Post-Einkünfte ihres Reichs fremdherrlichen Beamten zu überlassen und deren willkürlichem Benehmen die Einwohner hinzugeben.

Was die Reichspostverwalter, ganz ohne Kenntniß der Landesverfassung und Gewerbe-Gegenstände, einführen wollten, war zum Theil schon vorhanden, was Jene in ihrem Fache leisteten, konnte weit besser und dem Lande nützlicher von Eingebornen beschafft, und die erworbene Post-Einnahme wieder zur Wohlfahrt

des eigenen Staats verwendet werden. So sprachen die Gegner des Taxisschen, oder Reichs-Postwesens.

In den Bisthümern Hildesheim, Paderborn, Münster, im Mindenschen, in der Grafschaft Mark und im Cleveschen waren die Reichsposten bloße Durchzüge, oder gerade Courslinien von Bremen und Hamburg nach Brabant, Frankreich, Eöln, Frankfurt a. M. und Nürnberg, seitwärts von diesen Straßen ab bis zum Taxisschen Postgebiet gingen keine Reichsposten, an deren Stelle sorgten die Landes-Regierungen auf eigene Rechnung für die Postverbindung im Innern ihres Bezirks und mit den Nachbarstaaten. Es war überhaupt der Reichspost-Behörde nur darum zu thun, die Hauptstädte, wie z. B. Hildesheim, Hannover, Braunschweig, Minden, Paderborn, Münster, Hamm, Wesel, Osnabrück, Cassel &c. &c. auch minder bedeutende Oerter, wenn solche gerade auf dem Linealstrich eines Postweges lagen, wie z. B. Rinteln, Bückeburg, Nienburg &c. &c. berühren zu können.

Die geistlichen Fürsten in Mainz, Trier und Eöln, und die andern Hochwürdigcn Landesherren ließen zwar die Reichs-Postämter nach Gutdünken und einem abgeschlossenen höchst gelinden Vertrage schalten und das Postgeld ihrer Unterthanen außer Landes gehen, sie gestatteten jedoch den Nachbarfürsten, im Stiftsgebiete ebenfalls Stationen zu errichten und Posten jeder Art durchzuführen. So bestanden seit den vorigen Jahrhunderten, z. B. im Hildesheimischen Kurbraunschweigische, Hannöverische und Braunschweigische Postanstalten — im Paderborn- und Münsterschen Hessische, Sächsische, Brandenburgische, Hannöverische Posten nach Holland u. s. w.

In Süddeutschland überzeugten sich die muthigen Fürsten Baierns und Württembergs, nach manchem vergeblichen Kampf und Sträuben, von der Ohnmacht und Beschränktheit ihrer souveränen Gewalt, sie sahen ihr Bestreben, das Gute zu vollbringen, überall gehemmt, die Segnungen des Münster-Friedens reichten nicht zu ihnen hin, aus diesem Grunde blieben sie und ihre Reichsgenossen bis an Frankreichs Gränze, Post-Vasallen des Hauses Paris.

§. 4.

Höchste Stufe des Reichs-Postwesens.

Die drei schlesischen Kriege (1740—1762) waren durch den Hubertsburger Friedensschluß (15. Febr. 1763) beendet worden, die gegenseitigen Verhältnisse der Regenten hatten eine andre Richtung genommen und Deutschlands Poststaaten sich in drei Abtheilungen geordnet.

Oesterreich blieb mit seinen Erbländern für sich und durch seine Postverfassung und seinen Frankirungszwang bis zu seiner Reichsgränze, streng abgeschieden von allen Nachbarn. — In Norddeutschland besaßen Preussen, Sachsen, Braunschweig, Hannover und Hessen, ohne fremde Zuthat und Einmischung, eigene Landesposten mit freier Ausübung der vollen Ober-Landeshoheit. — Im Süden und Westen, zum Theil in Mitteldeutschland, in allen deutschen Rheinländern, in sämtlichen Reichsstädten und in den geistlichen Bisthümern Münster, Paderborn, Osnabrück und Hildesheim, herrschten die Reichsposten; zu diesen gehörten noch sämtliche von Brüssel, Antwerpen, Gent, Maastricht, Lüttich, Aachen, Straßburg und Schaffhausen u. in allen Richtungen gehende Postenzüge nach Bremen, Hamburg, Lübeck, Leipzig u. u.

Dies ist der Ueberblick der damaligen Postbezirke; er gewährt zugleich die Ansicht von dem Umfange und der ungemeinen Größe und Ausdehnung der Reichspost; oder Fürstlich Tarisschen Anstalten. Sie hatten mithin den ersten Rang.

Von 1770 bis 1790 stand dies Kaiserliche Reichspost-Generalat noch einmal — im dreißigjährigen Kriege zuerst — auf dem höchsten Punkt seines Ansehns und Einflusses, seiner Macht, Wirksamkeit und Einkünfte. Von allen Käufern und den Reichsständen im Süden und Westen Deutschlands, vorzüglich von den drei geistlichen Kurfürsten beschützt, aufrecht erhalten und kräftig bevormundet, durch Mandate des Reichs-Hofraths (in Wien), und durch die Rechtsprüche und Executionen des Reichs-Kammergerichts (in Speier, später in Wezlar) von jeher mächtig und gewaltfam unterstützt, übte die Familie Thurn und Taxis ihr Erblehn-Postmonopol im ausgedehntesten Maaße aus, wie es nie wiederkehren wird.

Sie kannte keine Gränzen ihres Postgebiets und schritt überall hin, wo kein Mächtiger die Anträge ablehnte, oder die

Vorschriften hemmte. So gediehen fortgehend das Emporkommen, der Flor und Wirkungskreis des Reichspostwesens.

Stets beiräthig, unermüdblich sich beeilend, seine Reichsposten einzuführen und fest zu gründen, hat sich allerdings das Fürstliche Haus vorzüglich berühmt gemacht und seine Verwaltungen weithin ausgebreitet; wo aber jene Versuche nicht gelang, da wurden wenigstens die Postverhältnisse durch Verträge mit jedem einzelnen Staat gesichert und festgestellt.

Oft führte die Nothwendigkeit einige Landesfürsten von selbst dahin, Traktaten abzuschließen, wenn Taxis gerade in den Zwischländern seine Hauptcoursse hatte, die man nicht umgehen konnte, und auf welchen, z. B. aus Preussen, Sachsen; Braunschweig, Hannover u. u. die Correspondenz nach Frankreich, Spanien, Portugal, den Rheingegenden, in die Schweiz, ins Reich und nach Italien hin und herwärts gehen mußte. Die Reichsposten waren folglich das Mittelglied der Postverbindungen und eben darum blieb ihr Mitwirken unentbehrlich, eingreifend und unvermeidlich.

§. 5.

Verwandlung des Reichs-Postwesens in Lehn-Posten.

Furchtbar begann das Jahr 1790. Brabant und Flandern standen seit dem October des vor. Jahrs im Kampf gegen Oesterreichs Herrschaft, ganz Lüttich im Aufruhr gegen sein Oberhaupt, den Fürst-Bischof, England in Rüstung gegen Spanien, Frankreich durch seine National-Versammlung im Streit gegen das Königthum, der Tod des Kaisers Joseph (20. Feb.), die Gewaltschritte und Beschlüsse Frankreichs gegen einige Reichsfürsten Deutschlands, alles dies und noch die gegenseitige Spannung der Regierungen innerhalb des alten Reichs, wirkten auch auf das Glück und den hohen Wohlstand des Fürstlichen Hauses Taxis verderbend ein, und führten zu der ersten Verkümmernng seines Besizthums durch den Verlust der Posten in Flandern und Brabant. Denn Schuß und Beistand eines deutschen Oberhauptes fehlten, die Reichsverweyer (Sachsen und Baiern) nahmen keine

Kenntniß von dem die Reichsposten bedrohenden Unheil, jeder Reichsfürst hatte seine eigene Wohlfahrt zu bewahren.

Diese Stürme benutzte Kur: Hannover, unter Englands Macht und Beherrschung, sich einer vor fünfviertel Jahrhundert von den Kaisern ihm aufgelegten Bürde — die Taxis'schen Posten — zu entledigen, welche das eingehobene Geld außer Landes zogen, nie wieder zurückbrachten und ihre Beamten in dem ihnen fremden Lande mit dessen Gelde besoldeten. Diesen Gründen zu Folge, hob die Regierung in Hannover plötzlich im Anfange Junius 1790 sämtliche Reichspostämter auf, vereinigte die erledigten Stellen mit den ihrigen und erlaubte zwar den freien Durchgang der Taxis'schen Briefpakete aus Bremen und Hamburg nach Nürnberg und Frankfurt a. M., übernahm jedoch das Befördern und Abfertigen durch inländische Beamten, und ließ die Vergünstigung und Mithaltung von dem Reichspostwesen baar vergüten.

Einem solchen Vorbilde mit so glücklichem Erfolge ahmte Herzog (Karl Wilhelm) Ferdinand von Braunschweig nach, indem er als Reichsfürst und fester Nachthaber seiner Hoheitsrechte, in demselben Monat Junius das Aufhören der Reichsposten in seinen Landen ankündigte, ohne Weiteres am 2. Julius die Aufhebung vollziehen und die fremdherrliche Anstalt zur eigenen Verwaltung übernehmen ließ. (s. Kap. 6. Braunschweig).

Schutlos wandte sich Fürst Karl Anselm von Taxis an Preussens Monarchen, um seine Wiedereinsetzung in die entzogenen Postbesitzungen bei den Kaiserwahl:Gesandten in Frankfurt zu vermitteln. Die Erfüllung wurde jedoch widerrechtlich gewesen seyn, denn keinem Reichsstande konnte ein Abbruch der Landesherrenlichen Post:Gerechtsame zum Vortheil der Taxis'schen Posten zugemuthet werden, weil diese im vorigen Jahrhundert durch die Gewalt und Machtsprüche der Kaiser und ganz gegen die Reichs:Verfassung in Deutschland waren eingeführt worden. Eben so wenig konnte das bloße Da: und Vorhandenseyn und ein bloßer Besitz, ohne auf seine Beschaffenheit und rechtmäßige Erwerbung zu sehen, hinreichen, ein fremdes Postwesen beizubehalten. Dies ward denn auch in dem Wahl:protokoll Art. XXIX. §. 4. votirt und in der Wahl:Capitulation Leopolds II. v. 30. September 1790 festgestellt.

So ausgeschieden war folglich dieser Rücktritt als der Anfang eines künftigen beschränkten Verhältnisses der Fürstlich Tarischen Postanstalten zu betrachten.

Das Directorium in Paris beschloß schon im J. 1796 den Rhein zur Gränzcheidung zwischen Frankreich und Deutschland zu bestimmen, folglich alle zu Deutschland gehörende Länder und Provinzen auf der linken Rheinseite mit Frankreich zu vereinigen. Der glücklich geführte Krieg mit Oesterreich bestärkte den Vorsatz, Kaiser Franz II. sah sich durch manche Unfälle veranlaßt, in einem geheimen Artikel des Friedenstractats von Campo Formio, am 17. October 1797 in die Abtretung jener Landstriche einzuwilligen.

In dem darauf eröffneten Congreß zu Rastadt den 9. December, setzten Frankreichs Gesandte diese Abtretung zur Hauptgrundlage eines Friedensschlusses mit dem Deutschen Reiche und legten zugleich einen Entschädigungsplan zum Vortheil der verlierten Reichsfürsten vor. Es wurde nichts beschlossen, die Abtretung von den Reichsständen gemißbilliget und der Krieg erneuert.

Aber die Siege des ersten Consuls Bonaparte zwangen Deutschlands Oberhaupt, für sich und im Namen sämtlicher Reichsfürsten — obgleich ohne deren Wissen und Zustimmung — in dem Friedenstractat zu Luneville vom 9. Februar 1801 Art. 6. und 7. von neuem einzuwilligen:

daß die Französische Republik die von ihren Truppen schon besetzten und eingezogenen Länder auf der linken Rheinseite behalte, — daß es die Obliegenheit des Deutschen Reichs sey, gemeinschaftlich den Verlust zu tragen — und den verlierenden Erbfürsten aus den Bestandtheilen der Reichsländer eine Entschädigung zu geben.

Die Genehmigung dieser Punkte wurde, nach den heftigsten Vorwürfen und starkem Widersprechen, jedoch der Gewalt endlich nachgebend, von sämtlichen Reichstags-Gesandten, im Namen des Reichs, am 10. März vollzogen.

Der Fürst von Taris gehörte ebenfalls zur Zahl der verlierenden und schadlos zu haltenden Reichsfürsten, wenn gleich nicht wegen des Verlustes eines Fürstenthums, doch aber wegen des

nun völlig aufgehobenen Besizes aller eigenthümlichen Reichs-lehn-Postanstalten jenseit des Rheins und deren Einkünfte, ferner als Erb-General-Postmeister der Oesterreichischen Niederlande und als Kaiserlicher Reichs-General-Erb-Postmeister in Deutschland mit seinen Posten in den Clevischen Provinzen, Jülich, Zweibrück und in den Bisthümern Eöln und Trier. Hiezu noch die eben so schmerzliche Einbuße der Porto-Einnahme für alle nach Portugal, Spanien, Frankreich, den österreichischen und französischen Niederlanden bestimmte, und von daher kommende Briefe, welche sonst an die Tarischen Gränz-Postämter mußten abgeliefert werden. Dies Alles ging nun an Frankreich über.

Seit dem Abschluß jenes unglückseligen Lüneviller Friedens waren volle 18 Monate über das Berathen, wegen der Entschädigungen, verfloßen, ohne daß das Geringste wegen Vertheilung der letztern geschehen und entschieden worden war. In dieser Zeit hatte jedoch Fürst Karl Anselm von Paris, um einigermaßen den Verlust zu decken, und fest vertrauend auf seine fast 300 Jahr alten Vorrechte, auch keinen Widerspruch der Reichsstände besorgend — in den Ländern diesseit des Rheins und wo es sonst verstattet wurde, seine Posten einrichten lassen, knüpfte Unterhandlungen an, schloß eine Uebereinkunft mit Frankreich, und bezog alle Einnahme. Er erwartete die Bestätigung von der Reichstags-Versammlung.

Aber in dieser handelte es sich darum, 31 vormals auf der linken Rheinseite angeessene Standesherrn, wegen der verlorren 885 Quadrat-Weilen Land mit 1,960,575 Einwohnern ^{a)} und 14,163,134. Gulden verhältnißmäßig zu befriedigen. Soviel in der Gesamtzahl an Flächen-Inhalt, Einwohnern und jährlichen Einkünften hatten die Verlierenden angegeben. Nach diesen Achtzehn Monaten ward der Zustand, wegen der Intriguen, bedenklicher und die Berathungen über das Bestimmen des Ersazes

^{a)} nach dem Bericht der Reichs-Deputation in den Zeitungen von 1803. Im Gouders. Serif. B. III. S. 813 sagt dagegen der Prof. Hassé in Dresden: 1200 Quad. M. mit fast 4 Millionen Menschen. Welch eine Abweichung von jener amtlichen Angabe! Dr. Hassel bestimmt in seinen Statistischen Umrisen die Gesamtzahl auf 956 Quad. M. folglich um 71 Quad. M. mehr, als jene Offizielle.

wurden immer beunruhigender. Denn das unaussprechliche Geschrei: Entschädigung! Gerechtigkeit! überall Zubringliche und Zubringlichkeit, ungemäßigte Forderungen, unglaubliche Angaben der Verluste der verdrängten Fürsten und — was eigentlich den Aufbruch zum höchsten trieb und eine Ausgleichung unmöglich machte — die hartnäckige Widerseßlichkeit der geistlichen Beherrscher, Äbte und Prälaten, aus deren Länder-Eigenthum die Verluste nur ersetzt werden sollten und konnten, hemmten jedes Beschließen. Der betheiligte Clerus wollte sich nicht zu der kleinsten Schmälerung seines Landgebiets, nicht zu dem allermindesten Beitrage verstehen, und forderte mit heiliger Wuth die Vergütung von den weltlichen Fürsten allein, oder — nach einiger Besänftigung — im äußersten Fall, von der Gesamtheit des Reichs.

Da vereinigten sich die Regenten Rußlands und Frankreichs (Alexander und Bonaparte, damals noch erster Consul), den Entschädigungsplan zu entwerfen. Er wurde in den Hauptsachen angenommen, durch den Reichs-Deputations-Hauptschluß in Regensburg am 25. Februar 1803 bestätigt und hienächst überall ausgeführt.

Dies Reichs-Gesetz enthält für das Haus Thurn und Taxis — außer einer unbedeutenden Länderei-Zutheilung — im §. 13. die höchst wichtige Festsetzung:

„Uebrigens wird die Erhaltung der Posten des Fürsten von Thurn und Taxis, so wie sie konstituiert sind, „garantirt. Dem zufolge sollen die gedachten Posten in dem Zustande erhalten werden, in welchem sie sich ihrer „Ausdehnung und Ausübung nach, zur Zeit des Luneviller Friedens befanden“.

„Um diese Anstalt in ihrer ganzen Vollständigkeit, so „wie sie sich im besagten Zeitpunkt befand, destomehr zu „sichern, wird sie dem besondern Schutze des Kaisers und „des kurfürstlichen Collegiums übergeben“.

In diesem Staats-Gesetz ist der Punkt wohl zu beachten, daß die bisher immer

Kaiserliche Reichs-Posten
nicht als solche aufgeführt und anerkannt, sondern wie ein Privat-Institut nur:

Fürstlich Taxische Posten
genannt, mithin

das Reichs-General-Erb-Postamt als aufgehoben erklärt wird.

Ein entscheidender Spruch, denn er nahm diesem ganzen Postwerk gerade die hohe Bedeutung, die Macht und das Gewicht, kraft deren die Besitzer berechtigt zu seyn glaubten, ihr Postmonopol im ganzen deutschen Reiche ausbreiten zu können, aus welcher Erklärung denn auch alle Widerwärtigkeiten entsprungen waren.

Auf jenen sanctionirten Machtspruch der gesammten Reichsstände sich beziehend, begehrte der Fürst von Taxis mit Fug und Recht den fortdauernden Besitz aller bisher ihm eigenthümlichen Postanstalten. Noch standen die mächtigen Stützen seines Instituts, das Reichsoberhaupt und der Protector (Reichs-Erzkanzler und Kurfürst von Mainz), in der alten Würde, um das sich angemessene Recht ihres Schützlings durch kräftige Verwendungen geltend zu machen, obgleich die Sache selbst nicht mehr eine Reichs- und Staats-Angelegenheit war.

Die obige Festsetzung zu Gunsten Taxis konnte jedoch nicht überall auf die jetzigen neuen Besitzer der Entschädigungsländer Anwendung finden, in welchen die Reichsposten nur in durchgehenden Postenzügen bestanden hatten. Ferner wurden in eben jenem Reichsgesetz die höhern Reichsstände: Souveraine Fürsten genannt, nicht so der Fürst von Taxis, es würde folglich ein klarer Widerspruch darin liegen, wenn das Reichsgesetz einem Souverain die volle Ober-Landesherrliche Hoheit dadurch beschränkt, fast aufgehoben hätte, daß ein Theil der Hoheitsrechte — das Post-Regal — einem nicht-souverainen Fürsten, also einem Untergeordneten, als Mitgenuß wäre zugewiesen worden. Diese Deutung ist unvereinbar mit dem staatsrechtlichen Begriff: Souverainität und hebt die Gültigkeit des Ausspruchs der Reichs-Deputation von selbst auf.

Aus Vorstehendem folgt zugleich, daß alle Befugnisse, welche dem Beherrscher des Staats nur allein zustehen, jeden Gegenstand des Privatrechts ausschließen, der Monarch also, nicht der Privat-Monopolist, es ist, dem die Postanstalten seines Landes angehören. Eben darum kann die Fortdauer der Taxis'schen Posten nur auf einem bedingten Gestatteten beruhen.

Aus eben diesen Rechte der neuen unbeschränkten Erwer-
bung der Entschädigungsländer blieb es auch fest entschieden,
daß

die Reichsposten in Deutschland nicht
weiter gestattet werden konnten,

die Entschädigung aber mußte vom ganzen Reiche — eigentlich
vom Kaiser allein getragen werden, weil dessen Vorfahren
eigenmächtig und ganz gegen die Reichsverfassung d. h.
ohne Einwilligung aller Reichsstände — dem gesammten Deutsch-
land das Lärtsche Postwesen aufgelastet hatten.

Der Fürst von Lari, bewogen durch diese Argumente und
klare Erläuterungen, schloß zu seiner Sicherheit in den Jahren
1804 und 1805 besondre Postverträge mit Nassau, Hessen; Darm-
stadt, Baden, Württemberg, Pfalzbaieru, Würzburg und den
Herzoglich Sächsischen, und Fürstlich Reußischen Häusern, we-
gen Ueberlassung ihres Postwesens.

Doch drei Jahr nach jenem Reichsschluß, 1806, ward das
Auflösen des Reichs-Postwesens völlig entschieden.

Bedrängt von Napoleons Drohen, Uebermuth, Macht
und Eroberungsgeist, vereinigten sich vierzehn Reichsfürsten —
unter diesen Baiern, Württemberg, der Fürst-Primas von Mainz,
Baden und Berg die mächtigsten — und schloßen den bald wie-
der verschwundenen Rheinbund, entworfen und vollzogen in
Paris den 12. Julius 1806, bestätigt von Frankreichs Kaiser,
als Protector, in St. Cloud am 19. Diesem Bündniß zufolge
trennten sich die Mitglieder vom Reichsfürsten-Verein und er-
klärten sich frei von der Staats-Abhängigkeit.

Auch Kaiser Franz II. Deutschlands Oberhaupt, entsagte
im folgenden Monat durch die sogenannte Abdikations- (Verzich-
tungs-) Acte vom 6. August, der bisherigen Leitung der Reichs-
Angelegenheiten. Das 1006 Jahr alte Römisch-Deutsche Kai-
serreich verschwand, seine morsch gewordene Verfassung fiel in
seiner längst sinkenden Schwäche zusammen, mit ihm verloren sich
die so ehrenvollen hochgeachteten Würden und Namen: Kurfürst h),

h) Der Landgraf von Hessen-Kassel hat die Benennung: Kurfürst als Ti-
tel beibehalten, um seinen höhern Standpunkt über Herzoge, Fürsten und
Grafen zu bezeichnen.

Reichsstand, Reichsritterschaft und Reichsstadt, denn auch Oesterreich, Preussen, Schweden und Dänemark (diese Beiden wegen ihrer Besitzungen in Deutschland) zogen ihre deutschen Staaten aus dem Reichsverbande, dessen letzte Stützen sie noch gewesen waren. Kaiser Franz II. war mithin der letzte Kaiser Deutschlands und seit Karl dem Großen das 54te und letzte Oberhaupt des vormals so mächtigen und gefürchteten deutschen Reichs. Durch diese Auflösung der Bestandtheile eines sonst so gewaltigen Reichs war nun allen seinen Staaten die Macht überkommen, auch die in ihrem Gebiet vorhandenen Reichs- oder Fürstlich Tarischen Posten aufzuheben, und das Postregal, als ein vollständiges unbeschränktes Hoheitsrecht, selbst zu verwalten.

So verfiel denn auch mit jenen Grundpfeilern eine vor 200 Jahren begonnene Anstalt, die, von den Kaisern und von den Protectoren in Mainz so fest gegründet und beschirmt, mit Nichtbeachtung der Hoheitsrechte aller deutschen Fürsten emporgehoben und durch Gewaltschritte jeder Art unterstützt, dem ganzen Reiche nützen sollte. Ausgebreitet war sie in ihrem Wirken, von allen Reichsstädten und einzeln stehenden Gebieten, von sämmtlichen geistlichen Fürsten, Bischöfen und Prälaten, überhaupt von Allen aufgenommen worden, die dem Kaiser als Oberherrn in jeder Beziehung unterworfen waren, oder, wegen des beschränkten Länderbezirks, keine eigenen Landesposten unterhalten konnten.

Das hochgeachtete Ansehn, die ausgedehnten Befugnisse, das als rechtsgültig angenommene Herkommen und der fast 200 jährige Name: Kaiserliche Reichspost gingen nicht nur auf immer verloren, sondern mit ihnen auch die ganze Souverainität eines Fürstlichen Hauses, weil dasselbe weder ein Landgebiet in Deutschland als Fürstenthum, noch andre aus einem Reichsfürsten-Stande entspringende Gerechtsame besaß.

§. 6.

Jetztiger Zustand des Fürstlich Tarischen Postwesens.

Kaiser Napoleon im Jahr 1807 das Oberhaupt der meisten deutschen Staaten — denn auch die Rheinbund-Fürsten wa-

ren seine unterthänigen Vasallen — hatte dem Fürsten Karl Alexander von Taxis vergönnt, einige Posten auf der rechten Rheinseite einzurichten. Es geschah und nach vier Jahren, 1811 ward auch die Fürstliche General Post-Direction von Regensburg nach Frankfurt a. M. verlegt.

Jedoch jene Fremdherrschaft sank schon 1813, wo nach dem Zurückzuge des feindlichen Heeres über den Rhein, die alten Besitzer in ihre vorigen Regenten-Rechte und Länder wieder eintraten. Man überließ vorläufig die Postanstalten der Taxis'schen Verwaltung. Als Anfang ward der vormalige Postenlauf von Frankfurt über Düsseldorf und Münster nach Bremen hergestellt, obgleich Hannover den Durchgang der verschlossenen Taxis'schen Felleisen sehr erschwerte.

Nachdem die verbündeten Mächte 1814 auch die vormaligen deutschen Staaten jenseit des Rheins erobert hatten, übernahm Taxis, mit Einstimmung jener Mächte und der Reichsfürsten, die Besorgung der Posten in den wieder erlangten Besitzungen, jedoch ebenfalls nur vorläufig (provisorisch). Der nach Elba verbannte Napoleon kehrte nach Frankreich zurück, der Krieg mit ihm ward erneuert; der Sieg bei la belle Alliance den 18. Junius 1815 und die vollzogene Verbannung des Vortrübigen nach dem Eiland St. Helena entschieden und gründeten Deutschlands Freiheit.

Zehn Tage zuvor hatten die Hauptfürsten Deutschlands im Verein mit Rußlands Kaiser, am 8. Junius in Wien die Congress- oder

D e u t s c h e B u n d e s - A c t e,
als Reichs- und Staats-Gesetz vollzogen, darin die Gestaltung des neuen Deutschen Staatskörpers, die Rechte und Pflichten der souverainen und Bundesglieder, auch zugleich

das Verbleiben der Taxis'schen Posten, jedoch bedingt, festgesetzt. Der Artikel 17. dieser Acte spricht:

„Das Fürstliche Haus Thurn und Taxis bleibt (conservera sa possession) in dem durch den Reichs-Deputations-Hauptschluß vom 25. Februar 1803 oder durch spätere Verträge bestätigten Besitz und Genuß der Posten (les revenus assurées) in den verschiedenen Bundesstaaten so lange, als nicht etwa durch freie Uebereinkunft anderweitige Verträge abgeschlossen werden sollten. In jedem Fall werden demselben in Folge des Art. 13.

„des erwähnten Reichs:Deputations:Hauptschlusses seine
 „auf Belassung der Posten, oder auf eine angemessene
 „Entschädigung gegründeten Rechte und Ansprüche gesichert
 „(seront maintenus). Dieses soll auch da Statt finden,
 „wo die Aufhebung der Posten seit 1803 gegen den In-
 „halt des Reichs:Deputations:Hauptschlusses geschehen
 „wäre, insofern diese Entschädigung durch Verträge nicht
 „schon definitiv festgesetzt worden ist“.

Dies sind die Gerechtsame, welche dem Fürsten verbürgt wor-
 den sind. Sie enthalten die Alternattve (Doppelwahl): entwer-
 der ihm die Posten zu lassen, oder bei gegründeten Rechten
 und Ansprüchen eine angemessene Entschädigung zu bewilligen,
 wobei freilich die Forderungs: und die Vergütungs: Summen
 auszugleichen bleiben.

Obigem zufolge besitzt der Fürst gegenwärtig sehr bedeutende
 Landesposten, diese theils zu Lehn, theils durch bündig geschlossene
 Verträge (Conventionen) übernommen.

Ein Jahr nach dem Erscheinen der Bundes:Acte erhielt
 nämlich der Fürst Alexander Karl Joseph von Taxis das
 Kurheffische Postwesen als ein Erb:Mannthronlehn mit dem
 Titel: Erb:Land:Postmeister, laut Vertrags vom 11. und Pa-
 tents vom 16. Junius 1816 — durch den Keßß vom 8. De-
 cember die Benutzung der Postanstalten in Sachsen:Weimar:Er-
 senach, — am 1. März 1817 die in Gotha als ein Erb:Mann-
 thronlehn und in Birkenfeld die vom Herzog von Oldenburg, —
 im November die in Schwarzburg:Rudolstadt, im Altenburgi-
 schen und in Sachsen:Coburg, — am 31. März 1818 im Groß-
 herzogthum Hessen:Darmstadt, — durch den Post:Lehnvertrag
 vom 27. Julius und die Königl. Verordnung vom 9. Septem-
 ber 1819 das gesammte Postwesen im Königreich Würtemberg
 mit der Würde eines Erb:Land:Postmeisters und den Familien-
 und Standes:Vorrechten. (s. Würtemberg, Kap. 9.), — am 9.
 November 1829 von neuem das Erbmann:Thronlehn über die
 Posten im Obertheil des Fürstenthums Schwarzburg:Rudol-
 stadt, und — am 13. Junius v. J. (1831) in München die
 feierliche Thronbeilehnung als Kron:Ober:Postmeister des Kö-
 nigreichs Baiern. (s. Kap. 8. Baiern).

Auch Preussen errichtete im J. 1816 mit Taxis einen Postvertrag, in welchem der Fürst dem ihm, nach dem Reichsgesetz von 1803, §. 13. und der Bundes-Acte v. 1815, Art. 17. verbliebenen Besitzstand seiner eigenthümlichen Posten diesseit des Rheins — in den an Preussen gekommenen Großherzogthümern Berg und Westphalen, einem Theile der Fürstlich Nassauschen Länder und dem Gebiet Wehlar — feierlich entsagte, und diese sämtlichen Postanstalten dem Könige von Preussen, gegen eine bestimmte Entschädigung an Gütern — das Fürstenthum Krottoschin in der Provinz Posen — überließ. Die Uebergabe und Uebernahme der Postbezirke geschahen durch beider Seits Bevollmächtigte in Düsseldorf den 28. Junius 1816.

Gegenwärtig enthält der Fürstlich Thurn- und Taxische Postbezirk, jedoch bedingt: die Königreiche Baiern und Württemberg, — das Kurfürstenthum Hessen, — die Großherzogthümer Hessen und Sachsen; Weimar; Eisenach, — die Herzogthümer Sachsen; Altenburg, Meiningen, Coburg; Gotha, Oldenburg; Birkenfeld und Nassau, — die Fürstenthümer Reuß, Hohenzollern, Lippe, Waldeck, auch Schwarzburg; Rudolstadt und Sondershausen, in Beiden den Obern Theil, — die Landgrafschaft Hessen; Homburg und die Postrechte in den freien Städten Frankfurt, Hamburg, Bremen und Lübeck — auf einem Flächen-Inhalt (nach Kaffelsperger und Hasselt) von 2675 $\frac{1}{2}$ Quadrat-Meilen, also ungefähr den vierten Theil von Deutschland, das (nach Stein) 11,600 derselben in sich faßt.

K a p i t e l 3.

P r e u s s e n.

Zur Zeit der Kreuzzüge, in der manches Neue entstand, und Altes unterging, erschien auch die Umänderung einer Einrichtung, an deren zweckmäßigeres Gestalten und Vervollkommen seit Jahrtausenden die aufgeklärtesten Völker und Beherrscher nicht gedacht hatten und welche jedem civilisirten Staate doch so wichtig ist. — des Brieffendungswesens.

Am Ende des zwölften Jahrhunderts nämlich, besonders kurz vor und in der Regierungszeit Rudolfs von Habsburg (1273), fand Deutschland — unter allen Reichen zuerst — die alterthümliche Verfassung des Briefbotenwesens mangelhaft und ungenügend, sie ward daher in den meisten Kreisen dem damaligen Bedürfnis angemessener verändert (s. S. 89). Dieselbe Verfassung, wahrscheinlich ohne von dem Vorgange in Deutschland Kunde zu haben, führte bald nachher die Universität in Paris bei ihren Botengängen mit den Studentenbriefen in die Provinzen, hin und zurück, ebenfalls ein (s. Kap. 12. Frankreich).

Aber was noch auffallender und merkwürdiger ist, in einem dritten damals fast unbekannten Lande, dem jetzigen Preussen, trat in derselben Zeit und für denselben Zweck des Briefbe-

stellens, eine noch nirgend dagewesene Anordnung hervor, deren Wesen, Form und Einrichtung — wenn gleich als Mittel zur Erreichung des nämlichen Ziels — dennoch ganz verschieden waren und von den Sendungs-Anstalten in den vorigen Zeiten und denen zu jener Zeit in Deutschland und Frankreich völlig abwichen. Sie ist die Anstalt, welche wir seit 316 Jahren Posten nennen, und deren Erfinder und Gründer auch Deutsche gewesen sind.

Gerade 200 Jahr vor Ludwig XI. König von Frankreich, der irrthümlich als Urheber der Posten gepriesen wird, und 252 Jahr früher, als Deutschlands Kaiser Maximilian I. seinem Günstling Franzisco de Tassis gestattete, eine Anstalt zum schnellen und wohlfeilen Briefsenden von Brüssel durch Süddeutschland nach Wien und Rom zu errichten (s. S. 109), da bildete sich schon im Jahr 1276 zu Marienburg, im jetzigen Königreich Preussen, in keinem andern Lande unsrer Erde, der Stoff, aus welchem

d a s P o s t w e s e n

hervorging, wenige Jahrhunderte nachher in ganz Europa sich verbreitete, und in den Grundformen fast noch so besteht. Wohl zu beachten,

von Deutschen, und zwar von den Marianer-
oder Deutschen Ordensrittern sind die Anstal-
ten, nun Posten genannt,

erfunden und eingeführt worden.

Das Ausführliche und die Beweise stehen im folgenden §. 4.

Der Ursprung ihrer Anordnung lag in den Umständen, die mit der Geschichte des Landes und der Stifter der Anstalt in unzertrennlicher Verbindung stehen. Von Beiden hier das Merkwürdige, zuerst vom Lande Preussen.

Geschichte Preussens vom Prof. Johannes Voigt in Königsberg, 1827 und 1828, — dessen Geschichte von Marienburg, 1824. — J. E. L. Haken Gemälde der Kreuzzüge in Palästina, 1808. — Joh. v. Müller allgem. Weltgeschichte B. XV. — Dr. G. v. Eken Dahl altes und neues Jerusalem, 1828. — E. F. Pauli Preuss. Staatsgeschichte, B. IV. — J. P. ab Ludewig Opuscula miscella, 1720. lib. II. §. 4. — v. Raumer Geschichte der Hohenstaufen. — Prof. Theod. Heinsius Preussens Trauer und Glanz. — Dir. Straß Strom der Zeiten, — dessen Geschichte der Deutschen. — E. G. Wischer allgem. geschichtl. Zeittafel ic. 1820. — Matthias Darstellung des Preuss. Postwesens, 1817. B. I. ic. ic., Urkunden, Archiv, Acten und andre glaubhafte Handschriften.

§. 1.

A l t e G e s c h i c h t e.

Jahrhunderte vor dem Eintritt des Heidenbefehrsers und Märtyrers Adalbert (ermordet von den Heiden den 23. April 997), bewohnten Pruthunger, Ostgothen, Wythingen, Gepiden, Peucier, Celten und Heruler (Trebellius Pollio in vita Divi Claudii) das jetzige Ost- und Westpreussen. Uebervölkert in ihrer Heimath suchten sie in fremden Gebieten Nahrung und neue Wohnungen. Auf ihrer Wanderung nach Süden wurden sie jedoch vom Kaiser Aurelius Claudius im Jahr 269 aufgehalten, und in der Schlacht bei Naissus in Dardanien — jetzt Nissus, auch Nissa in Bulgarien — fast vernichtet, die Ueberbliebenen flüchteten größtentheils zurück ins Vaterland.

Etwa 700 Jahr nach dieser Schlacht ist der Mönch Gaudentius (997—1006), Gefährte und Lebensbeschreiber jenes Adalbert, der Erste, der die Volks- und Ländernamen Pruzzi, Pruzzia (polnisch, sprich z wie s, also Prussi, Prussia) i) auf-

i) Diesem zufolge schreibt der Prof. Johannes Voigt in seiner Geschichte von Preussen stets: Preussen, nicht Preußen; ich bin dem Beispiele desselben aus dem Grunde der Abkürzung, überall gefolgt.

führt. Herzog Bogislaw I. Chrobri (der Tapfere) von Polen bekriegte nämlich die unterjochten aufrehrerischen Einwohner, führte das Christenthum bei ihnen ein, und benannte, den ältesten Urkunden zufolge, das überwältigte Land: Po-Ruzzi, auf deutsch: An Rußland (nämlich gränzend), zusammengezogen: Pruzzi; die Namen der verschiedenen Völkerschaften erloschen allgemach. Polens Oberherrschaft hörte aber nach Miecislaw II. Tode (1034) und der Flucht seines Sohnes Kasimir I. im Kriege der Thronbewerber auf, das Heidenthum mit seinen allgewaltigen, furchtbaren Erismen oder Erimen (Priestern) gewann wieder die Oberhand, selbst viele Bekehrten entsagten dem neuen Glauben.

Die Preussen, nun frei vom Joche, hatten Oberhäupter, von denen Einige die christliche Religion und mit dieser den vom Papst Innocenz III. (1198—1216) als Bischof in Preussen geweihten Cisterzienser; (nach Andern: Bernhardiner;) Mönch Christian zum geistlichen Oberhirten angenommen, und ihm die Gebiete Culm und Lößbau zu seinem Sprengel und Aufenthalt angewiesen hatten. So ward von jenem Bischof und einigen Missionarien die erste christliche Kirche in Preussen gegründet.

Aber die Verkündiger des Evangeliums und alle neuen Christen unterlagen der Wuth, dem Rauben und Morden der ergriminten Heiden. Der vom Bischof und dem christlichen Herzog Conrad von Masovien zum Schuß der Kirche gestiftete Ritterorden von Dobrin war in der verlornen Schlacht bei Straßburg, Ende 1224, bis auf 5 Mitglieder vernichtet worden, jede Hoffnung zur Errettung des Christenthums verschwunden, alles schien verloren. Doch der Glaube an die heiligen Wahrheiten sollte nicht untergehen. Er trat mit den Vorzeichen seiner künftigen Herrschaft auf, und die Scheidejahre des Heidenthums wurden kraftvoll und mächtig herbeigeführt von Deutschen, dem Ritterorden der Marianer.

§. 2.

Deutscher Orden, oder Marianer; Ritter.

Dienstags den 7. Junius 1099 begann die Umschließung und Belagerung der Stadt Jerusalem. Nach 39 Tagen und fruchtlos wiederholten Stürmen, Freitags den 15. Julius Nachmittags, sank von Gottfrieds von Bouillon mächtigem Streithurm die Fallbrücke auf Salems feste Mauer, ein Lanzenwald der Kreuzfahrer entstürzte den Oeffnungen des Thurms und mit dem Heeresruf: Dieu le veut! drangen die Streiter auf die Ungläubigen ein. Um 3 Uhr hob Ertold, der muthige Kämpfer für Christi Sieg und Gottes Ehre, die Kreuzesfahne hoch auf Sions Zinnen, 70,000 Sarazenen wurden erschlagen, alle Juden in der Synagoge verbrannt. Noch hielten sich geflüchtete Feinde auf der Berghöhe in Davids Burg und Thurm.

Aber schon am folgenden Tage ergab sich der Emir Isfihar; Eddulet (v. Raumer schreibt Eddaulah, Befehlshaber des ägyptischen Khalifen), mit 300 seiner Tapfern gegen ein starkes Lösegeld und freien Abzug nach Askalon, ganz Jerusalem war nun gefallen. Der weise Gottfried von Bouillon, Herzog von Nieder-Lothringen, ward am 22. Julius zum König des neuen Christen-Reichs erwählt und ausgerufen. Die Krönung verbat der fromme Mann; nur ein Jahr lebte er noch in seinem heiligen Beruf und starb den 18. Julius 1100.

Tempel, Palläste und Hospitäler wurden erbauet und in der Folge Brüder- und Ritterschaften zu St. Johannis und der Tempeler gestiftet. Diesen Bündnissen lag es ob, die Christen und Pilger zu beschützen, die Kranken zu pflegen und für die Armen zu sorgen.

Aber Niemand nahm sich der deutschen Pilger und Kranken an, die milden Stiftungen schlossen sie, wegen Unkunde der

k) So sagt Johannes v. Müller, v. Raumer nennt nach Kob. Mon. 75. die 2 Brüder aus Flandern Rentold, Ertold (Eudolf) und Engelbert, dann Guicher, dann den Herzog von Bouillon.

Sprache, von allen Wohlthaten aus. Da erbarmte sich im J. 1128 ein frommer Deutscher in Jerusalem der hilflosen jammern: den Landsleute und räumte ihnen sein Haus zur Aufnahme und zum Hospitale ein, der Patriarch, gerührt durch diese Edeltbat, ließ ein Bethaus für die Verstoßnen anbauen. Andre fromme Deutsche übernahmen die Pflege, deutsche Edle und Ritter gesellten sich zu ihnen, um der Nothleidenden zu warten und traten in einen Verein unter dem Schuß der heiligen Gottesmutter Maria. Sie erhielten ein besondres Ritterkleid (ein schwarzes achtspeiziges Kreuz auf dem weißen Mantel), nannten sich Marianer, wurden von den Päbsten Eblestin II. und Hadrian IV. (1143—1159) als geistlicher Orden bestätigt und vom Kaiser Friedrich I. (Barbarossa) mit mehreren Einkünften beschenkt. Milde, stets rege Wohlthätigkeit und Muth im Kampfe erwarben dieser Bruderschaft Verdienst und Ruhm.

In dem Chronologisch-Genealogischen Handbuche der Reiche und Staaten Europens, 1798, S. 277 ist die Errichtung des Deutschen Ritter-Ordens anders vorgetragen worden. Er entstand im J. 1190 bei der Belagerung der Stadt Ptolemais (jezt Acre) in Syrien durch die Kreuzfahrer. Einige Schiffer, Kaufleute und Pilger aus Lübeck, Bremen u. errichteten aus dem Segel des deutschen Schiffs Eocka ein Zelt zu einem Hospital für ihre Landsleute. Papst Eblestin III. bestätigte durch die Bulle v. 13. Febr. 1191 diese Stiftung der Brüder des deutschen Hauses unsrer lieben Frauen zu Jerusalem, und der deutsche König Heinrich VI. schenkte dem Verein das von einem Deutschen gestiftete Marien-Hospital in Jerusalem. Daher die Benennung des Ordens. (Petri de Dusburch Chronicon Prussiae).

Alle Tugenden der frühern Kreuzfahrer entwichen aus den andrängenden Ankömmlingen und vielem Gesindel, das nur Plündern und Beute begehrte, Gewaltthaten und Gräuel aller Art beging. Sogar Fürsten und Heerführer entzweieten sich um den Besiß des Königthums und Einige handelten im Einverständniß mit Saladin (Salah-ed-din), dem Sultan in Aegypten,

ihrem und aller Christen Feind. Doch dieser vergalt den Ver-
rath der Meineidigen, er vernichtete in der Schlacht bei Hittin
oder Hittim, unweit Tiberias, den 5. nach Andern den 13. Ju-
lius 1187 fast das ganze Kreuzheer, König Guido von Lu-
signan (letzter König von Jerusalem), Arnold, Herr von
Karac, das zweite Oberhaupt, von Saladin nachher mit ei-
gener Hand ermordet, alle Anführer und die meisten Ordensrit-
ter geriethen in Gefangenschaft. Saladin, voll hoher Achtung
gegen den ihm längst bekannten frommen, unbefleckten Wandel
der Marianer und aller Deutschen, erlaubte nur diesen al-
lein und Keinem andern Christen, frei nach Jerusalem zu
ziehen und dort ferner ihren heiligen Beruf zu erfüllen.

Als 33 Jahr nachher, 1220, Damiette, Jerusalem und fast
alle Städte des heiligen Landes von den Saracenen waren wie-
der erobert worden, schiffte sich auch der größte Theil dieser Ma-
rianen-Ritterbrüder, unter Anführung ihres hochherzigen und
tapfern Heermeisters Hermann von Salza ein, um in Ita-
lien und Deutschland ein neues Kreuzheer zu versammeln. Be-
nedig war der Landungsplatz.

§. 3.

Besiznahme von Preussen.

Dort erschienen Gesandte jenes hart bedrängten Bischofs
Christian in Preussen und des Herzogs Conrad in Masovien,
und flehten um Beistand gegen die Wuth und Verheerungen der
Heiden. Hermann gelobte die Erfüllung der Bitte, Kaiser
Friedrich II. verließ urkundlich dem Marianer- oder Deutschen-
Orden den unbeschränkten Besiz Preussens mit dem Rechte eines
selbstständigen Staats und die Päbste Honorius III. und Gre-
gor IX. (1227—1241) bestätigten die Schenkung. Das Eigen-
thum war nun gegründet und gesichert.

Der Heermeister ernannte den hochgeachteten verständigen Landmeister Hermann Balco (Balk, und wegen seines Muths genannt: Falke) zum Statthalter, Comthur und Heerführer in Preussen (Praeceptor per Slavoniam et Prussiam). Im Frühjahr 1231 begannen der Einzug des Ritterheeres und der Kampf, und siegend ließ Balco, als festen Eintritt in der Heiden Land, die Burgen und Städte Thorn, Culm und Marienwerder erbauen und besonders Deutsche sich ansiedeln; 1249 war das ganze Land bis zur Gränze Litthauens unter des Ordens Gebot gebracht, nach dem Rechte der Eroberung und deutscher Ueberzeugung. Auch Schulen wurden errichtet und Schulmeister überall eingesiedelt, wie eine Schenkungs-Urkunde des Bischofs von Ermland vom J. 1251, (unter der Regierung des Hoch- und Deutschmeisters von Hohenlohe) bezeugt.

Nur kurz dauerte der blutig erkämpfte Friede. Der wilde Geist der unterjochten Heiden und die verhaltene Erbitterung erhoben sich noch schrecklicher durch die Härte der rauen, gestrengen Ordens-Landmeister und vieler Ritter aufgeregt. Schlachten, nur mit dem Tode einer großen Anzahl Ordensbrüder und christlicher Vasallen nothdürftig gewonnen, verschafften dem Orden ein kümmerliches Uebergewicht, und um dies zu erhalten, forderte die Vorsicht, das so theuer wieder erworbene Gebiet durch neue starke Burgen sicher zu bewahren, besonders eine Hauptfeste zu errichten. Im April 1276 stand sie vollendet, die herrliche Marienburg auf dem hohen Ufer der Nogat, als Haupt-Ordenshaus des ganzen Marianer; nun Deutschen Ordens und aller Ordenshäuser in Preussen, Liefland, Deutschland und Italien, und als prachtvolle Residenz des Hoch- und Deutschmeisters und seines Convents.

Der Schriftwechsel zwischen dem heiligen Stuhl in Rom, dem Bischof und den zerstreut wohnenden Geistlichen wurde durch wandernde Mönche und Layenbrüder von Kloster zu Kloster bis zum Empfänger gebracht. Die Ritter sandten bewaffnete Boten zu Fuß und zu Pferde (Reisige) von Ort zu Ort.

A. Geschichte des Postwesens bis 1799.

§. 4.

Erfindung der Posten von Deutschen, den Marianern oder Deutschen Ordens-Rittern,

und

Einführung des Postwesens zu Marienburg in Westpreussen

im Jahr 1276.

Der große Umfang des Ordensgebiets, die Brieffendungen zwischen dem Ordens-Convent, seinem Heermeister in Venedig und den auswärtigen Fürsten, die Entlegenheit vieler Comthureien vom Haupt-Ordenshause, der erbauten Burgen, Städte und Flecken, an welche die Befehle des Hochmeisters und des Statthalters und deren Einberufungs-Schreiben zu den Ordens-Capiteln (Versammlungen der Ritter) ergingen und welche an jene wieder Berichte erstatten mußten, auch der gegenseitige Briefwechsel der Ordensämter und Ritter unter sich und mit den Bekannten und Freunden in Deutschland und Italien, dies zusammen machte nun eine sichere feste Anstalt nöthig, die Briefe zu befördern.

Und eine solche Anstalt ward gleich nach der Einweihung jener Ordensmeister-Burg, 1276, eingeführt, die, wunderbar, gleich bei ihrem Entstehen und der allgemeinen Theilnahme, in der Hauptsache unsern nun ausgebildeten Posten höchst ähnlich war, wie die in den Archiven der Regierung zu Königsberg in Preussen befindlichen Originalschriften und Rechnungen des vormaligen Haupt-Ordenshauses in Marienburg und dessen Comthureien überzeugen.

P o s t , A n s t a l t e n .

In der Vorburg (dem Vorhofe) eines jeden Ordenshauses waren, außer den Wirthschaftsgebäuden, die Wohnhäuser der hohen und niedern Beamten und der Dienerschaft.

Für die Briefversendungen (nun Posten genannt), waren bestimmt:

- a) Der Wything¹⁾, Ordens-Stallmeister (und Postmeister im eigentlichen Sinn) führte, als erster und Haupt-Besamte, die Aufsicht auf die auswärtigen Geschäfte; er wurde nur zu den höchst wichtigen Versendungen und Bestellungen gebraucht, ritt als Stallmeister bei Feierlichkeiten dem Hochmeister und den Gebietigern^{m)} vor, (wie noch jetzt bei großen Hoffesten die Stallmeister dem Galawagen der Königin und Prinzessinnen), — besorgte

1) Wythinge — Nachkommen der Skandinavier, als Stammväter der Gothen oder Widen — waren, zur Zeit des Heidenthums in Samland, die vornehmsten Gutsbesitzer und die eigentlichen Herren des Landes, die ersten und treugebildeten Anhänger des Ordens. Dieser gewann Jene dadurch, daß ihnen der unbedingte freie Besiz und das Eigenthum ihrer Güter erblich und frei von allen Lasten und Abgaben verblieb, sogar die Gerichtbarkeit erteilt wurde. — Auch Männer von Verdienst wurden als Wythinge oder Edle aufgenommen, zu dieser Ehrenklasse gehörten die Ordens-Stallmeister (und mit dem später bekannt gewordenen Amtsnamen: Postmeister).

m) Ordens-Gebietiger oder Obern waren Fünf. — 1) Der Groß-Comthur, (in den lateinischen Urkunden: Commendator, in den deutschen: Commentor, verkürzt Comtor, daher Comthur) Stellvertreter und erster Rath des Hochmeisters. — 2) Der Ordensmarschall, Feldherr des Ordens, Aufseher und Verwalter des ganzen Kriegswesens. — 3) Der Ober-Spittler, Oberhaupt des Spitals und Ober-Aufseher der Krankenpflege. — 4) Der Ober-Trappier, Ober-Aufseher und Besorger der Ordenskleider und Kriegsrüstungen, — 5) der Ober-Trecker, Ordens-Zahl- und Schatzmeister. In den Unter-Ordenshäusern (Comthureien) war nur ein Comthur das Oberhaupt, der Gebietiger und Haupt-Verwalter in Einer Person.

die Briefversendungen und Abfertigung u. u. der Briefjungen, beaufsichtigte den Brief: Pferdestall, erhielt einen förmlichen Ambtsbryff (Bestallung) und ein jährliches Gehalt — in den Rechnungen stets Ion n) (Lohn, Löhnung) genannt — in später Zeit 400 Mark, jede zu 2 Dukaten nach heutiger Währung.

- b) Die Bryffjungen (Briefjungen, jetzt Postillone), mußten, als alleiniges Amt, mit den empfangenen Briefen bunden — diese in einem linnenen Tragebeutel, (Bryffsack), wie unsre Briefbeutel, verwahrt — bis zum nächsten Ordenshause reiten, jene abliefern und die daselbst vorhandenen Briefpakete zurückbringen, auch mußte jeder Jonge seines Pferdes warten. Sie hatten eine anständige Wohnung, denn die hohe Dienerschaft der besuchenden Gebietiger aus Deutschland und der durchreisenden Fürsten und Standesherrn wurde bei ihnen einquartiert.

Unter der Benennung: Jongen o) (Jungen) wurden die Diener der ersten Klasse verstanden und

n) Ion, (Lohn, Löhnung) eine uralte Benennung für die im Mittelalter noch fremden Namen: Gehalt, Besoldung, daher in den Rechnungen z. B. Ion vor den marschalck (Gehalt des Ordens: Marschalls) — Anno 1407. Item ff scot Hannus Koppil hme wythinge gewen vor syn jorlon noch von cccv l jare noch synes Bryffs v. s. wyfung, heißt: Im Jahr 1407 beglichen 20 Mark (40 Dukaten heutiger Werth) Hanns Koppil ihm (dem) Wything gegeben als sein (rückständiges) Jahresgehalt noch vom 1406 Jahre laut seiner Bestallung (Bryffs) und seiner (ihm erteilten Rassen,) Anweisung. — In jenem Zeitalter wurden, statt der jetzigen Ziffern, Buchstaben der Currentschrift gebraucht, das c bedeutete 100, v das lateinische V oder 5, f das X oder 10, l das römische L oder 50, folglich cxfv bedeutet 125. So sind die Tages- und Jahreszahlen in den alten Schreiben, Mandaten und Urkunden sämmtlich in Buchstaben ausgedrückt, wie z. B. den fv martij om jar fvcv bedeutet: den 15. März im Jahr 1505. Das voranstehende f bezeichnet 1000, ward aber oft weggelassen.

o) Wurden doch in den vorigen Jahrhunderten hochbejahrte Edelleute auf dem Bande Junker (Jongherr) genannt. Gegenwärtig ist der Titel

darun ist in die Rechnungen das Lohn der Convents: Bryff:, Kempter, 12. 12. Jongen durchgehends ab: gesondert aufgeführt von dem Lohn des Gefindes, dies durch das Wort: Knecht bezeichnet, als: Fisch:, Pferde:, Stall:, Garten:Knecht 12. 12.

Sie waren in blaues Tuch — wie gegenwärtig noch alle Postillons im Preussischen Staat — gekleidet, laut der Rechnungen, z. B. „xvi halbe bloe Engclisch laken vor de bryffjongen“ (16½ Ellen blau englisches Tuch (laken) für die Briefjungen.

- c) Der Bryffstall. Jeder Wything hatte in seiner Wohnung ein besonderes Zimmer, welches der Bryffstall (Brief: jetzt Poststube, Post:Expedition) benannt wurde, in welchem er seine Amts:Schreibereien besorgte und die Briefjungen abfertigte und annahm.

Bei der damaligen Beschränktheit der Sprache galt der Ausdruck: Stall als allgemeine Bezeichnung, statt Gemach, Stube, Zimmer, (damals noch unbekannte Namen) also hier: Briefstube, Brief:Expedition. Denn man muß doch annehmen, daß ein Wything — der vornehmste Beamte, gleich nach den Ritttern folgend, mit den Edlen des Landes in gleichem Range und 800 Dukaten jährlichem Gehalt — seine Amtsgeschäfte nicht in einem Stalle (nach heutigem Sinn) verrichtet habe.

- d) Die Bryffswoyken. Swoyke hieß: Pferd, folglich waren sie die besondern Pferde, nur allein für den Brief: dienst, (Postdienst) bestimmt. Die Ausgaben für diese und die Bryffswoyken:Ställe stehen in den Rechnungen stets abgesondert von denen für die andern Reit: und Arbeitspferde aufgeführt, auch überall mit der Vorbenennung: Bryff, zur Unterscheidung, bezeichnet. Z. B.

nach in der Benennung: Kammer:, Hof:, Forst: und Jagd: 12. Junker fortdauernd.

Item v mrcē (5 Mark oder 10 Dukaten) vor eyne swoyke in den Bryffswoykenstall. — Item vlll mrcē vor eyne swoyke in den Bryffswoykenstall von Tymo von Grudenz gekowfft. (Desgleichen 8 Mark — 16 Dukaten — für ein Pferd in den Poststall von Tym in Graudenz gekauft). Mit dem Worte: Item fängt jeder Rechnungsatz an, wie gegenwärtig mit: Desgleichen.

- c) Dienstgeschäft. Die Briefe wurden in ein Buch (jetzt Manual genannt) eingeschrieben, jeder mit einer Nummer nach seiner Reihenfolge bezeichnet, und neben die Aufschrift (Adresse) eines jeden die Zeit der Aufgabe und des Absendens vom Ordenshause genau bemerkt, folglich ganz so wie in unsern Briefkarten und Stundenzetteln:

Ueberall unterwegs in jedem Ordenshause ward dasselbe Geschäft des Einschreibens und Abfertigens beobachtet. Eine Menge solcher bezeichneten, im Archiv noch aufbewahrten Briefe und mitgegebenen Briefkarten und Stundenzettel aus jener Zeit, überzeugt unwiderlegbar von dem Verfahren.

Die Briefjungen zu Pferde, brachten die Briefbunde, in einem umgehängten linnenen Briefbeutel (Bryffsack) wohl verwahrt, bis zum nächsten Ordenshause des Courtes, von diesem gingen die weitergehenden Briefe durch einen andern Briefjungen auf einem frischen Pferde weiter, und so fort und fort, in jedem Ordenshause Reiter und Thiere wechselnd, bis zum letzten oder Bestimmungs-Orte eines Schreibens.

Man erkennt gewiß nicht in dieser Einrichtung, und zwar in deren einzelnen Theilen

den Wything als heutigen Postmeister — in jedem Ordenshause war ein solcher,

die Bryffjongen als unsre Postillone,

den Bryffstall gleich den jetzigen Brief- oder Poststuben,

den Bryffswonkenstall, jetzt Post = Pferdebestall oder Posthalterei, in jedem Ordenshause war ein solcher,

das blaue Tuch als Dienstkleidung der Bryffjongen und noch gegenwärtig die der Preussischen Postillone, die Stationen oder Postillon- und Pferdewechsel in jedem Ordenshause,

die Benennung: Bryff als ausdrückliche Bezeichnung der für diesen (Post-) Dienst nur allein bestimmten Personen und Pferde,

besonders als wichtig und entscheidend:

das oben umständlich erklärte Expedition- = Geschäft, in der Hauptsache übereinstimmend mit der jetzigen Weise im Postfach.

Dies zusammen beweiset die höchste Aehnlichkeit, fast Gleichheit mit unserm Postwesen und somit ist

die Erfindung und Stiftung des Postwesens von Deutschen, den Marianer- oder Deutschen Ordens-Rittern im Jahr 1276 zu Marienburg in Westpreussen,

beglaubiget und begründet, mithin Jahrhunderte vor Ludwig des XI. Couriersendungen und der Einführung der Taxischen Posten.

Auflösung des Ordens.

Nur 24 Jahre währte die Wichtigkeit und Dauer dieser Ordensherrschaft. Geschwächt durch die Verheerungen der ungezähmten Litthauer und die Fehden mit andern Nachbarn, ja 1466 von den Polen zurückgedrängt bis an das Königsberger Gebiet, nach und nach erschüttelt durch innern Zwiespalt, Eidbrüche der Obern, Verletzung beschwornen Bündnisse, besonders durch die Verarmung der Unterthanen und weil die übermüthigen Gebieter die alten Rechte und Freiheiten der Ordensglieder aufhoben und willkürlich über alle herrschen wollten, durch dies Unwesen eilte der locker zusammengehaltene Ritterverein seiner Auflösung entgegen.

Sigismund, Polens König, vollführte sie am 8. April 1525 durch den Krafauer Friedensschluß, in welchem er alle Ordens-Besitzungen und die Bisthümer Samland und Pomesanien säcularisirte, den Orden aufhob, ganz Ostpreussen für ein Erb-Herzogthum erklärte und dies seinem Schwestersohn, dem letzten Heermeister, Markgrafen Albrecht von Brandenburg, als ein Polnisches Lehn übertrug. Westpreussen mit Pomerellen wurden eine Provinz von Polen, Danzig deren Hauptstadt.

Diese Umwandlung sicherte nun Preussens Ruhe. Die beglückenden Folgen zeigten sich allgemach im Handel und Gewerbe, verödete Städte und Dörfer erhoben sich durch neue Einwohner, Verkehr und Ackerbau. Albrecht, nun nicht mehr bloß geheimer Anhänger der neuen Lehre, führte Luthers geläuterte Grundsätze des Christenthums, mit diesem Künste, Wissenschaften und Einrichtungen zum Wohl des Landes ein.

Auffallend ist es, daß in keiner Schrift der Beibehaltung jener Briefbeförderungs-Weise durch reitende Postillons oder eigene Boten gedacht wird; nur von Landesherrlichen Botensendungen durch bestimmte Leute wird späterhin gesprochen, und daß (den Acten zufolge) in ganz Ost-Preussen und Preussisch-Litthauen die Dorfschulzen verpflichtet waren, die Briefe und die

Verfügungen der Obrigkeiten von Amt zu Amt besorgen zu lassen, woraus die Benennung: K^unter:Posten in jenen Provinzen entstand.

§. 5.

Botenwesen in den Marken Brandenburg.

In derselben Zeit waren die Boten:Anstalten in den Marken Brandenburg auch schon in einer bessern Ordnung, wenn gleich der Landesherr, die Regierungs:Behörden und jeder Einwohner die Briefe theils mit eigenen Leuten, theils durch eben abreisende Frohn: und Gerichtsdiener, gewöhnlich aber mit solchen Personen abschickten, welche mit Botenlaufen nach bestimmten Oertern ein Gewerbe trieben, des Weges kundig waren, die zu berührenden Städte kannten, auch vielen Einwohnern jedes Orts bekannt waren und Botenläufer hießen. Auf diese letzte Gattung beziehen sich alle in den vorigen Jahrhunderten von Zeit zu Zeit erlassenen Verfügungen.

Die wichtigen Handelstädte Hamburg, Danzig, Königsberg, Leipzig, Nürnberg, Frankfurt a. M., Edln, Bremen Amster:dam ic. ic., welche zum Hansabunde gehörten, hatten vorlängst schon ihren Stadt: und Kaufmanns:Boten vorgeschrieben, an gewissen Tagen abzugehen und anzukommen (s. S. 89 u. f.).

Diese Einrichtung war ebenfalls schon im Kur:Brandenburgischen eingeführt worden. Kamen die Boten jener fremden und der inländischen Städte z. B. an den Kurfürsten, oder an die Regierungs:Behörden nach Edln a. d. Spree (Berlin), so wurde die Ankunftszeit genau in dem Empfangschein bemerkt, und nach einer förmlichen Berechnung das Botenlohn vierteljährlich aus der Hofrentei bezahlt. Zuweilen kamen die Abgeschickten zu Pferde, auch in einem Einspanner, wenn sie viele Briefbunde, auch wohl Handpäckchen, mitbrachten, denn aller Orten, wo sie durchkamen, empfingen und bestellten sie Briefe, Gelder und Pakete.

Die

Die urkundlichen Nachrichten aus den frühen Jahrhunderten über diese Botengänge in den Marken sind zwar verloren gegangen, indessen geben Bruchstücke in den alten schriftlichen Aufträgen einige Auskunft. In den Kurlanden (also seit dem 18. April 1417, an welchem Tage in Kostniz Friedrich I. die Kurwürde von Brandenburg erhielt) waren nämlich die Posten, wie sie jetzt sind, dem Namen und Wesen nach, völlig unbekannt. Im Anfange des sechzehnten Jahrhunderts kommt die Benennung: Postbote zuerst vor.

Die älteste schriftliche Urkunde spricht von einer landesherrlichen Botenpost von Cüstrin nach Onolzbad p). Kurfürst Albrecht (Achilles, auch Ulysses), der Held seiner Zeit, hatte als Besitzer der Mark Brandenburg und der Fränkischen Lande, gewöhnlich seinen Aufenthalt in Onolzbad (Ansbach), oder am Kaiserlichen Hofe, weil ihn, den feinen, sehr geistreichen Hofmann, die etwas derben Sitten und Ausdrücke der gutmüthigen schlichten Märker nicht sonderlich ansprachen. Aber als Regent ließ er dennoch jenen Ländertheil nicht außer Acht und unterhielt deshalb die genannte Botenpost als Verbindungsmittel. In seinem am Matthäustage (den 24. Februar) 1473 errichteten Testament bestimmte der sorgende Fürst, daß der Kurprinz Johann die Kurwürde und die Marken, der zweite Sohn Friedrich das Fürstenthum Ansbach, und der dritte Sohn Sigismund das Fürstenthum Bayreuth erhalten sollten.

Neun Jahr nach Albrechts Tode (1486) starb der dritte Sohn Sigismund 1495 ohne männliche Erben, Bayreuth fiel mithin seinem ältern Bruder Friedrich zu, dem nun einzigen Markgrafen in Franken — im Bericht der Geheimen Räte steht: „ufm Gebirge“ — und Burggrafen zu Nürnberg. Die große Eintracht der beiden verbrüdereten Regenten, ihr fester

p) oder Ansbach, zusammengezogen in fränkischer Mundart Onolzbad in Onolzbad, daraus Ansbach oder Anspach, lateinisch Onoldum, auch Onoldinum.

Vereln, sich gegenseitig zu rathen und beizustehen, und die sehr bedenklichen Zeiter Ereignisse machten einen häufigen Briefwechsel dringend nöthig, sein Gang mußte sicherer und bestimmter seyn als bisher. Dies ward bewirkt, jedoch ist die Anfangszeit des Botenganges nicht angegeben.

Die Boten gingen 2; auch 3mal im Monat an unbestimmten Tagen ab von Eüstrin (dem östern Aufenthalt des Kurfürsten) über Liegen, Beeskow (Ruhetag), Lübben, Schlieben, Torgau (Ruhetag), Eilenburg, Leipzig (Ruhetag), Weissenfels, Eiskartsberge, Weimar, Saalfeld (Ruhetag), Gräfenenthal, Judenbach, Coburg, Potelsdorf, Beyersdorf (Ruhetag), Ratelsbach bis Onolz bach, 68 Meilen in 24 Tagen. So lauten die noch vorhandenen Boten- und Stundenzettel, sämmtlich geschrieben und ganz in der heutigen Form abgefaßt.

Mit diesem Botengang stand ein gleicher in Verbindung von Onolz bach über Bamberg, Coburg (Ruhetag), Eisfeld, Ilmenau, Gotha (Ruhetag), Langensalza, Tennstädt, Herzberg und Seesen nach Wolfenbüttel (damals die Residenz des Herzogs von Braunschweig dritter Linie), 52 Meilen in 15 Tagen. In Eüstrin, Onolz bach und Wolfenbüttel waren stets Landesherrliche Boten bereit, die bei Vorfällen sogleich fortwandern und den ganzen Weg unabgewechselt selbst zurücklegen mußten. In den Botenzetteln beider Course sind das Lohn- und Zehrgeld nicht benannt.

Nach einem amtlichen Bericht des Michael Matthias⁹⁾ wurden in den Zeiten der beiden Kurfürsten Joachim I. und II. (1499—1571) alle Landesherrliche und Privatbriefe durch 30 vereidete Boten bestellt, die aus der Hofrenthei in Eöln (Berlin) besoldet wurden, und noch ein bestimmtes Zehr- und Wartegeld für jeden Tag erhielten, wenn sie an einem Ort verweilen mußten. Diese Beamten besorgten zugleich auf ihren Verusgängen die Briefe ins Ausland, nach Böhmen, Sachsen,

⁹⁾ Michael Matthias, Kurfürstlicher Cammer-Registrator, nachher Postdirector in Berlin, (l. folg. S. 8. Seite 172).

Oesterreich, ganz Süddeutschland, Holland, Dänemark u. u. sammelten und bestellten unterwegs, was ihnen eingehändigt wurde, und ließen sich dafür nach Willkühr ein Bestellerlohn bezahlen. Die Ausdrücke in den Amtsberichten sind nicht ganz klar, ob alle Boten, oder welche von ihnen, für jeden Botengang 8 Thaler Lohn und täglich 2 Groschen Zehr- und Warte- geld erhielten.

Die Botenposten — so benannte man die Botengänge schon in jener Zeit — wurden nach und nach in größere Ordnung gebracht, wozu besonders der häufige Briefwechsel über die Staats-Ereignisse und das Verbreiten der Reformation beitrugen. Ueber 200 Jahr alte Amtsberichte bezeugen, daß schon vor 1550 unter der Regierung Joachim II. (Hectors) und seines Bruders, des Markgrafen Johann V. zu Cüstrin, eine sogenannte Boten-Ordnung (Postgesetz) ergangen sey und eine Botenpost regelmäßig von Cüstrin über Trebbin, Zinna und Annaburg nach Wittenberg bestanden habe, von wo die Briefe durch Kurfürstlich Sächsische Boten nach Dresden, Wien, Heidelberg u. u. für Kur-Brandenburgische Rechnung weiter besorgt wurden.

Der Kurfürst Johann Georg errichtete im J. 1583 gemeinschaftlich mit dem Kurfürsten August von Sachsen ein zweites, oder wie der Titel sagt, ein: „Erneuertes vndt ver- bessertes Boten-Reglement“, dessen Urschrift aber in den Post-Archiven zu Berlin und Leipzig nicht zu finden ist.

Am 28. Mai 1589 errichtete die Markgräfliche Regierung in Anspach eine Botenpost über Hof, Schleiß (Schleiß) Roda, Naumburg bis Halle, und von hier gemeinschaftlich mit den Lüneburgischen Behörden bis Celle. In jedem der genannten Orte mußte sich ein Bote aufhalten, der die ihm von dem angekommenen Boten zugebrachten Briefe sogleich, bei Tage und in der Nacht, weiter bis zum folgenden Stationsorte eines Boten brachte. Auf jedem dieser Botenwechsel war ein Beamter (Postverwalter) bestellt, der das angekommene Briefpaket annahm, in ein Buch (Manual) verzeichnete und dem abgehenden Boten

mit einem Post: (Stunden:) Zettel einhändigte, in den er die Stunde der Ankunft und des Abgangs schrieb.

In einem Schreiben des Kurfürsten Joachim Friedrich v. 15. December 1600 an das Domkapitel in Magdeburg wird einer „seit vielen vndt vnſyrdenklichen jahren“ über Zinna nach Annaburg „angerichteten“ Botenpost und des mit dem Kaiser und den Mit:Kurfürsten geführten Schriftwechsels gedacht, der durchaus frei befördert werden müsse, weil er Reichssachen betreffe. Auch sey es dringend nöthig, diese und „Andrer“ Briefe schleunigst zu bestellen.

Drei Jahr nachher (1603) waren schon eine Botenpost von Brandenburg nach Stettin, und auf einen Kurfürstlichen Befehl vom 13. November 1604 an den Kammermeister (Director) in Cülstrin, auch eine solche mit Botenwechsel von Amt zu Amt über Landeck und Neuhof bis Marienwerder vorhanden, um die Herrschaftlichen Briefe aus und nach Preussen schleuniger zu besorgen.

Dieser Botenposten wird hier darum so bestimmt und umständlich erwähnt, um zu überzeugen, wie ausgedehnt schon zu jener Zeit in den Marken die Landesherrlichen Anstalten für das Briefbefördern waren, und daß sie Jedermann mitbenutzen konnte. Auch ergibt sich, daß schon im frühern Jahrhundert das Einschreiben der Briefe (Encartiren) und der Gebrauch des Stundenzettels Statt fanden, ohne Vorbild und Muster von fremden Anstalten herzunehmen,

auch viele Jahre zuvor, ehe die Parisischen Einrichtungen in Deutschland eingeführt und bekannt wurden.

§. 6.

Reitende Posten. Boten-Ordnung.

Die Staats-Verhältnisse wurden bedenklich. Deutschlands protestantische Reichsfürsten fürchteten den Haß und das Uebergewicht der katholischen, welche dem Bankenden Vorthelle versahen und die Andersdenkenden mit Verfolgung und Verheerung bedroheten. In dieser gährenden Verfassung trat Johann Sigismund am 18. Julius 1608 die Regierung der Kurlande an, welche im folgenden Jahre 1609 durch die Besiznahme der von seinem Schwiegervater Johann Wilhelm, dem letzten Herzog von Jülich, ererbten Länderstücke Cleve, Mark und Ravensberg bedeutend vergrößert wurden. Dieser Zuwachs seines Gebiets häuften den Schriftwechsel mit den neuen Landesbehörden, dessen Beförderung aber, wegen der so weiten Entfernung und der Trennung vom Mutterstaat, durch die dazwischen liegenden fremden Gebiete gar sehr erschwert wurde.

Vorzüglich forderte das wichtige Herzogthum Preussen — [dessen Belehnung der Kurfürst zwar beim Könige Sigismund III. von Polen eifrig betrieb, jedoch nur die Curatel und Landesregierung erhalten konnte] — seine stete Aufmerksamkeit und öftere schriftliche und schleunige Mittheilung aller Ereignisse und Verfügungen, was freilich durch Boten zu Fuß nur langsam geschehen konnte. Johann Sigismund befahl deßhalb 1610 dem Amtmann Ohm in Zehden (bei Freienwalde an der Oder), die ihm zugebrachten Briefe nach Preussen durch reitende Boten von Stadt zu Stadt weiter senden, von den Brief-Empfängern einen Empfangschein ausstellen und diesen zurückbringen zu lassen. Diese Anstalt ist die

erste errichtete Reit-Post

in Brandenburg-Preussen, Fünf Jahr vor der Investitur des Grafen von Taxis als Reichs-General-Erb-Postmeisters in Deutschland.

Zugleich eine Widerlegung des Irrthums und Nachschreibens vieler Geschichtschreiber, welche die Entstehung des Postwesens im Brandenburgischen in das Jahr 1650 setzen.

Die Vorboten des dreißigjährigen Krieges naheten; die evangelischen Regenten schlossen sich inehr aneinander und errichteten zum Schuß der Religionsfreiheit zwei Unionen, die erste 1603 in Heidelberg, die zweite 1610 zu Hall in Schwaben. Die Katholischen, erbittert gegen Alle, die ihren Glauben anfochten, vereinigten sich, 1610 in Würzburg ebenfalls zu einem Bunde, den sie Liga nannten. Der vom Kaiser Rudolf II. im Jahr vorher am 11. Julius 1609, zur Bestätigung der Religionsfreiheit, erlassene Majestätsbrief hatte alle Gemüther aufgeregt, er ließ böse Folgen fürchten.

Bei diesen feindseligen Verhältnissen fand der Kurfürst auch dringend nöthig, ein schleuniges Befördern des Briefwechsels mit den Verbündeten und seinen entfernten Provinzen anzuordnen, und die Mißbräuche und Mängel abzuschaffen, welche besonders bei den Landesherrlichen Boten-Anstalten eingegriffen waren.

Er erließ daher die im Original vorhandene schriftliche neue

**P o s t : u n d B o t e n : O r d n u n g vom 20.
Junius 1610,**

in welcher den vereideten Kanzlei- oder Post-Boten ^{r)} genau vorgeschrieben war, wieviel sie Lohn und Zehrungsgeld — nach der Entfernung eines Orts und der Jahreszeit berechnet — für jede Reise (Botengang) nach Maynz, Speyer, Darmstadt, Braun-

^{r)} Damals 24. Die Briefe wurden in 3 silbernen, und 21 blechnen Büchsen — statt der jetzt gebräuchlichen Felleisen — verwahrt. Jene silbernen enthielten nur die Kurfürstlichen Handschriften, in den blechnen wurden die Staats- und Privat-Briefe fortgebracht.

schweig, Kopenhagen, Elbe, Wien, Krakau u. u., erhalten sollten.

Jeder Brief wurde in ein für diesen Zweck bestimmtes Buch (Manual) verzeichnet und jeder Vote mußte einen Empfangschein und ein Zeugniß zurück bringen, in welchem die Zeit der Ankunft und des Zurückgehens genau angegeben war, ganz unsern Stundenzetteln gleich. Sämmtliche Voten wurden in der Kurfürstlichen Kanzlei vom Votenmeister (jetzt Hof-Postmeister genannt) Christoph Frischmann abgefertiget, jedoch nur dann, wenn eine Anzahl Briefe nach einem Hauptorte und zur Bestellung unterwegs auf derselben Route vorhanden war.

Die Sorge für Preussen bewog den Regenten, in Königsberg zu verweilen, um aber die Kurlande und das Elbische in Verbindung zu halten, mußte Frischmann in Berlin eine besondere Votenpost von dort bis Marienwerder von 3 zu 3 Meilen einrichten, die Amtsbienner jedes Orts zu Voten bestellen und vereiden und die Amts- oder Stadtschreiber zu Postverwaltern annehmen. Jene erhielten 4 Gulden jährliches Gehalt, Letztere jährlich ein Kleid aus der Hoffschneiderei statt der Besoldung. So besagt der commissarische Bericht des Frischmann vom 22. September 1616.

Das langsame gefahrvolle Befördern der Briefe durch Fußgänger blieb höchst nachtheilig; denn häufig gingen Nachrichten und Klagen ein, daß die Briefe entweder nicht richtig bestellt, oder verloren, oder die Voten unterwegs von dem herumstreifenden Gesindel und den Nachzügeln beraubt, wohl gar wären erschlagen worden. Dies bewog den Nachfolger Sigismunds, den Kurfürsten Georg Wilhelm, die von seinem Vater (1610) errichtete reitende Post von Jöhden nach Marienwerder geregelter besorgen zu lassen, denn der zwischen Schweden und Polen auf 32 Jahr geschlossene Waffenstillstand ließ die Sicherheit Westpreussens erwarten. Die Post war am 21. November 1620 im Gange.

Zwei Jahr vorher, 1618 hatten in Deutschland die Gräuelt des dreißigjährigen Krieges begonnen, auch in den Marken hauseten Freunde und Feinde nach Gefallen, der Postenlauf wurde gehemmt und die Brieffendungen geschahen größtentheils durch Leute, die sich durchschleichen mußten und durch reitende Feld- oder Heerboten (Feld-Couriere). Georg Wilhelm flüchtete nach Königsberg, um fern von den Verheerungen und Expressungen zu seyn, und überließ seinem Staatsminister, dem berühmten Grafen Adam von Schwarzenberg, dem Anhänger und Günstling des Wiener Hofes, die Regierung der Kur-Staaten. Die Elbischen Provinzen blieben ihrem Schicksal überlassen. Der unglückliche Regent starb in Königsberg den 1. December 1640. Noch wüthete der Krieg; die Kaiserlichen und Schweden benutzten abwechselnd die Marken wie herrenlose Güter.

§. 7.

Friedrich Wilhelm der Große.

Errichtung neuer Posten.

In dieser ersten Zeit trat Friedrich Wilhelm sein Herrscher-Amt an mit hohem Muth, mit thätiger Kraft und rascher Besonnenheit. Die Geschichte nennt ihn den Großen, seine Thaten und sein Ruhm verewigen ihn. Sein überschauender Geist, sein stets reger Wille, nur das Gute zu verbreiten und die rechten Mittel zum Gelingen des Bessern zu wählen: dieser Sinn waltete nun überall, daher sein überraschendes Erscheinen bald in Berlin, bald in Elbe und in Königsberg, um selbst das Nothige anzuordnen und zu leiten, durch seine Gegenwart den Willen zu kräftigen, die Gehorchenden zu beleben, die Widerstrebenden zu zügeln.

Wo der Regent auch war, mußten die Berichte aus den entferntesten Orten unmittelbar an ihn selbst erstattet wer-

den ^{a)}, aber sie gingen spät ein. Der Grund aller Zögerungen lag in der säumenden Art des Briefbeförderns, nur reitende Posten konnten dem Unwesen abhelfen. Der Kurfürst wußte dies. Die Ausführung seines Planes wurde jedoch durch die feindlichen Durchmärsche und Heerzüge in Norddeutschland behindert, man mußte sich darum nur auf die Verbesserung der reitenden und Botenposten in dem von Deutschland entfernt liegenden Ostpreußen beschränken.

Es bestanden zwei Botencourse von Königsberg, der eine und uralte von Riga über Königsberg, Danzig und Stettin nach Hamburg mit den Briefen nach dem Elbeschen, Holland und Norddeutschland, der andre oder neue, 1638 angelegte, für die Briefe nach und aus Leipzig und Süddeutschland, bald darauf als reitende Post von Königsberg über Marienwerder bis Nebro (26 Meilen), wo sich die Märkische reitende von Eßln (Berlin) über Eüstrin, Neuhoß und Tuchel anschloß. Die Kosten dieser reitenden Posten betrugen jährlich 1214 Thaler für 2 Postillons und 2 Pferde auf jeder Station.

Im Jahr 1643 war Hannß Bunsing Kurfürstlicher Postmeister in Königsberg, in seine Stelle trat der Hofpostschreiber Martin Neumann. Die Kaufleute in Riga, dies damals, wie ganz Kur- und Liefland, in Schwedens Besiz, hatten starken Handel mit Königsberg, Danzig, Hamburg, Bremen und Amsterdam, die Brieffendungen theils durch die Stadt, theils durch eigene Boten, wohl auch durch Reisende, waren säumend und unsicher, und die Bestellungen unzuverlässig. Das nördliche Rußland unter dem jungen im J. 1645 zum Czaar ernannten Alexis Michael noch wußte und ohne eigentlichen Verkehr. In Lieflands und Kurlands großen Städten Pernau, Riga, Re:

a) In einem Schreiben v. 19. Julius 1651 an die Ober-Regierungs-Räthe in Berlin sagt der Fürst: „daß ihr ewere (eure) unterthänigste gedanken (Meinungen) zusammentragen wißt Uns mit ewereim ein, rätlichen (gutachtlichen) bedenken gehorsambst an handt gehen wollen“ u. u.

val und Mitau blühte nur der Verkehr, Dünamünde und die Insel Oesel bildeten gewissermaßen die Stapelplätze.

Um dem Handel einen stärkern Betrieb und eine weitere Ausdehnung zu geben, wandte sich der schwedische Postmeister Becker in Riga an den Preussisch-Brandenburgischen Amtsgenossen Martin Neumann in Königsberg und brachte die Errichtung einer reitenden Post zwischen beiden Städten in Vorschlag.

Der Kurfürst nahm den Plan wohl auf und gab nicht nur den Befehl zur Ausführung, sondern verordnete auch am 17. Februar 1646 auf jener alten Botenstraße von Memel bis Danzig Postreiter stationsweise zu bestellen, eine Post, die sich in Memel an jene schwedische anschließen müsse.

Der Postmeister Becker in Riga, bedacht auf ein Beschleunigen der Briefsendungen nach Hamburg und Holland, erbot sich auch, die bisherige Botenpost bis Danzig reitend besorgen zu lassen und begehrte zur Vergeltung den freien Durchgang und eine Briefsammlung in Königsberg. Dies wurde abgelehnt und dagegen die oben bemerkte, vom Kurfürsten angeordnete

Reit-Post vom Gränzort Memel über Königsberg
und Pillau nach Danzig

errichtet, von Memel ab führte Becker seinen Rittantheil über Libau, Mitau, Riga, Dorpat und Pernau nach Arnswald auf der Insel Oesel, dem Landungsplatz der Schwedischen Truppen. Das Patent über jene Postanlagen ist auf den 21. December 1646 ausgestellt. Zwei Jahr später, 1648 kam auch eine

Reit-Post von Königsberg über Liebstadt, Hohenstein
und Meidenburg nach Warschau

zu Stande.

Diese umständlichen Nachrichten von den Post-Anlagen in den Jahren 1610, 1620, 1638, 1646 und 1648 werden meines Bedünkens als eine zweite Widerlegung der so zuversichtlichen Angabe fast aller Historiker dienen, daß in den Brandenburg-

Preussischen Staaten das Postwesen erst im Jahr 1650, nach Andern gar 1652 eingeführt worden sey, und zugleich überzeugen, wie es um die Glaubwürdigkeit solcher Gewährsmänner und deren Behauptungen stehe.

§. 8.

Post nach Cleve. Michael Matthias.
Versuche des von Taxis.

Die Briefe nach dem Cleveschen mußten von Berlin den Weg über Hamburg, Bremen und Amsterdam nehmen, die einzige sichere Poststraße in Norddeutschland für die Correspondenz, denn die vorzüglich gegen Brandenburg feindselig gesinnten Reichs- oder Taxischen Postbeamten öffneten und unterschlugen viele Briefe. War jedoch Eile nöthig, so besorgten erwählte Dragoner — Posttrabanten genannt — auf bestimmten Stationen das Weiterbringen. Diese Art Postreiter wurde in der Folge, während der Feldzüge des Regenten, überall, wo sich derselbe aufhielt, eingeführt.

Der Westphälische Friede, geschlossen am 14 October 1648 zu Münster und Osnabrück, gab dem zerrütteten Deutschland Ruhe und dem Kurfürsten Friedrich Wilhelm die in Herzog- und Fürstenthümer verwandelten Hochstifte Magdeburg, Halberstadt und Minden, als eine Entschädigung für das der Krone Schweden überlassene Vorpommern zum Eigenthum, den Besitz Magdeburgs aber erst nach dem Tode des zeitigen Administrators, Herzogs August von Sachsen als weltlichen Erzbischofs. Seit der Reformation hatte nämlich das Erzbisthum Magdeburg einen weltlichen Fürsten, unter dem Titel: Administrator, zum regierenden Oberhaupt und Erzbischof. Der Letzte war jener August, zweiter Sohn des Kurfürsten Johann Georg I. von Sachsen.

Durch jene neuen Provinzen konnte nun eine eigene fast gerade Land- und Poststraße von Berlin bis Cleve geführt werden. Sie entstand zwar, im Auftrage des Regenten, durch die vorläufigen Anordnungen des vorgedachten Postmeisters Martin Neumann aus Königsberg, aber sie wurde zweckmäßiger eingerichtet, mithin verbessert durch die Veranstaltung und umsichtsvolle Betriebsamkeit eines höchst merkwürdigen Mannes, des dazu beauftragten Cammer-Registrators und Hofrentmeisters Michael Matthias ¹⁾. Er errichtete Stationen in Spandau, Brandenburg, Barby, Magdeburg vorbei, Halberstadt, Braunschweig, Hannover (s. Kapitel 6. und 5.) Minden, Bielefeld, Hamm, Wesel und Cleve; denn die von Martin Neumann angelegten Postwechsel waren zum Theil 10 bis 16 Meilen von dem folgenden entfernt, und wurden nur von Einem Postillon besorgt, der unterwegs von 3 zu 3 Meilen ein frisches Pferd (Relais) zum Weiterreiten stehen hatte, folglich die ganze Stationsstrecke von 10 bis 16 Meilen in Einem Ritt zurück:

¹⁾ Ober-Aufsicht der Posten (General-Post-Inspector) und 1654 laut Bestallung v. 29. September, zum Post-Directore bestellt. In den Verfügungen des Kurfürsten wird er jedoch nie Postdirector, sondern bis zu seinem Tode (1684) stets Amts-Cammerrath und Hofrentmeister genannt. Dies bestätigt sich, außer den eigenhändigen Schriften, auch durch ein Denkmal jener Zeit. In dem vormaligen Wohnhause dieses Mannes — jetzt ein wohlerhaltenes Hofgebäude der neuen Kriegsschule, an der heiligen Geist- und Burgstraßen Ecke, Nr. 10. — steht auf einer im zweiten Stockwerke von außen eingemauerten Stein Tafel die von ihm selbst verfertigte nun aufgeschriebene lesbare Inschrift: Ao (anno) 1657 hat desselben Sohns Tochter Sohn, Herr Michael Matthias Churfürstl. Brandenburgischer Ambts Cammer Rath vndt Hoff-Rentmeister auch Autor vndt Director der Hoff-Posten in den sämptlichen Ehurlanden das eine Vorderhaus erweitert u. c. Er wurde dem Regenten durch seinen Freimuth bekannt, da er als Registrator bei der Durchsicht einer schon aufgefertigten Urkunde — in welcher dem Grafen v. Taris das erbetene Post-Regal im Kur-Brandenburgischen überlassen wurde — sein Bedenken äußerte und mit Gründen anreith, die Bewilligung zurückzunehmen.

legte. Ermüdungen, plötzlich eingetretene Schwäche oder Krankheit mußten Versäumnisse, sehr oft auch ein Ausbleiben der Post zur Folge haben, deßhalb wurden einige Jahre nachher (1651) kürzere Stationen von 4 bis 5 Meilen angelegt und auf jeder ein Postreiter bestellt.

Der Postweg mußte Magdeburg vorbei gelegt werden. Am 10. Mai 1631 ward nämlich diese Stadt von den Tillyschen, (eigentlich den Piccolominischen) Kroaten überrumpelt und zum Theil abgebrannt. Die Schweden bemächtigten sich beim Vorrücken der Stadtreste, legten Festungswerke an und erlaubten dem Administrator, Erzbischof Prinzen August, die Rückkehr. Die Stadt blieb folglich zweifach fremdherrlich. Aus diesem Grunde konnte man den Cleveschen Cours nicht durch die Stadt führen.

Die Post begann im Julius 1649, einmal wöchentlich. So besaß denn der Kurfürst eine eigenthümliche Postenlinie von einem Gränzpunkt seiner Staaten bis zum andern, von Rümmerstatt an der Kurländischen Gränze bis Geldern, ununterbrochen 187½ Meilen lang, nach damaliger Berechnung. (s. folg. §.).

Graf Lamoral von Taxis sah wohl den Nachtheil ein, der sein Reichs-Postwesen durch diese clevesche Post bedrohte. Bei dem vom Kurfürsten so oft gezeigten festen Sinn, keine Schwächung seiner Hoheitsrechte zu dulden, konnte eine wohlgeleitete Unterhandlung das Unheil abwenden. In der Form eines Wunsches zum Wohl des Kur-Brandenburgischen Staats, trug Lamoral beim Kurfürsten auf die Erbbelehnung mit dem Postwesen an. Zugleich wurde, um das Ziel zu erreichen, jenem gefürchteten Michael Matthias durch einen geheimen Abgeordneten mitgetheilt, daß ihm vom Grafen Taxis, im Fall der Landesherrlichen Gewährung, die Direction des Postwesens in sämtlichen Kurlanden würde übertragen und ein Gehalt ausgesetzt

werden, „daß er als ein vornehmer Edelmann davon
„leben könne“.

Aber mit edler Treue und Liebe gegen seinen Fürsten und
sein Vaterland, wies der wackere Mann das Anerbieten ab, zeigte
dem Kurfürsten das Geschehene an und bestimmte denselben, die
Zusicherungen des Reichspost-Generals nicht zu beachten, son-
dern seinem Staate den großen Vortheil eigener Posten auch
ferner zu gewähren und diese Selbst verwalten zu lassen.

Dies geschah.

Friedrich Wilhelm sagt in seinem Schreiben d. d. Cleve
d. 2. Julius 1652 an den Kaiser Ferdinand III.: „daß in
„allen meinen Erblanden (den Marken nämlich) niehmalß
„einige andere Posten angestellt gewesen, biß dato auch
„noch keine andere darin seyn, alß welche meine hoch-
„löbl. Vorfahren angeordnet vndt auf ihre eigene Kosten
„unterhalten haben 2c. 2c. In meinem Herzogthumb
„Cleve aber seindt vor wenig Jahren bey den Osnas-
„bruggisch, vndt Münsterischen Friedens-Tractaten einige
„Postbediente vom Graffen von Tassis angestellet worden,
„durch welche ich auch meine Postpacquette eine Zeitlang
„von Münster biß Cleve vndt nach Hollandt bestellen
„laßen, Nachdem dieselben aber davor ein so unbilliges
„Porto gefordert, so habe ich meine Hof-Post durch alle
„meine Lande von der Veste vndt See-Port Mümmel
„(Memel) biß zum Herzogthumb Cleve etwaß besser alß
„vordem gewehsen, einrichten laßen, daß ich solche umb
„etwa vor 5 à 6000 rthlr. jährlich unterhalten kann 2c. 2c.
„Des Graffen von Tassis Postbediente haben sich auch
„gang vnverantwortlich erkühret, in meinen eigenen Lan-
„den unter der Handt meine landesfürstliche Hoheit
„nicht wenig zu violiren, darüber ich denn auch die Ver-
„ordnung thun måßen, daß einige Bürger vndt Bot-
„ten sofort arretiret vndt bestraffet worden 2c. 2c. so habe

„Ich dem Graffen von Tassis selbst zugeschrieben, daß
 „ich hinführo nicht weiter gestatten Könnte, daß er in
 „meinen hiesigen (Cleveschen) Landen absonderliche Posten
 „bediente halten vndt anstellen mögen 2c. 2c.

Zwei Jahr früher hatte der Kurfürst eine reitende Post von
 Cleve nach Amsterdam und dem Haag einrichten lassen. Graf
 Taxis widersetzte sich dieser Anlage als einem Eingriff in seine
 Kaiserliche und Reichs-Post-Rechte. Doch der Kurfürst be-
 dräute ihn in dem Schreiben aus Berlin v. 14. December 1650
 an seinen Geschäftstäger Joh. Copes im Haag: „In Unserem
 „Herzogthumb Cleve vndt Graffschaft Mark haben Wir
 „zwar. bißhero geschehen lassen, daß seit einiger Zeit von
 „dem Graffen Tassis einige Postbediente daselbst ange-
 „stellt worden; Aber wenn sich dieselben sollten gelüsten
 „lassen, Unsere Post zu behindern, So würden Wir ver-
 „ursacht werden, dererselben Posten in Unsern Landen
 „(im Cleveschen nämlich) wiederumb vffzuheben vndt ganz
 „abzuschaffen, gestaltt Wir denn auch solches Unserm
 „Statthalter Graffen Joh. Moritzen zue Nassaw (Nas-
 „sau) gnädigst rescribirt. Sintemall das Jus Postarum, als
 „welches unter die Landesfürstliche Regalia gehört, Uns
 „in allen Unsern Landen vnstreitig allein zustehet. Es
 „hat auch der Graff Tassis in Unsern hiesigen
 „Chur-Brandenburgischen, Pommerschen vndt
 „Preussischen Landen niemahls, auch noch igo nicht,
 „einige Posten anstellen dürffen. Wir werden auch
 „künfftig Niemanden solches zum praejuditz Unsers Post-
 „regalis gestatten, sondern Uns billich dieses von Gott,
 „vndt Rechtswegen zukommenden beneficij vndt Postre-
 „galis allein gebrauchen vndt es Uns von Keinem entzie-
 „hen lassen“ 2c. 2c.

Die Behauptung also, daß Taxis dennoch Posten in des
 Kurfürsten Landen gehabt habe, ist insofern zu weit gedehnt, denn
 alles beschränkt sich nur auf die entfernte, erst spät durch Erb-

schaft erworbene Gränzprovinz Cleve, in welcher jene Reichsposten sich seit den Münsterschen Friedens-Unterhandlungen angesiedelt hatten, und darauf bezieht sich auch der Befehl des Kurfürsten aus Cleve v. 21. Sept. 1652 (in Beust Post: Regal B. II. S. 715), daß die Briefe mit den Taxischen Posten befördert werden sollen, nämlich aus dem Cleveschen nach Holland, Münster und Osnabrück, weiter nicht.

Auch das Schreiben des Kurfürsten v. 26. April 1660 an den Kaiser Leopold I. spricht: „Gestalt dann absonderlich „soviel Meine Vorfahren, Churfürsten vndt Marggraffen „zu Brandenburg bis auf Mich gegenwärtig anbelangend, Dieselben niemahls einige andere Posten als „die Ihrigen gehalten, Postmeister vndt was mehr „darzu erfordert wird, bestellet, geordnet, nach Dero ges „fallen geendert vndt anders eingerichtet vndt derogestalt „fort für fort biß auf gegenwärtige stunde in quietissimo „Juris Postarum Exercitio gewesen vndt geblieben“ 2c. 2c.

Eben so spricht der Wille seines Nachfolgers — Friedrich III. (nachmals König Friedrich I. von Preussen) in der Bestallung des Geh. Staatsraths (Ministers) von Schmettau, als Ober: Postdirectors (General: Postmeisters) d. d. Oranienburg d. 7. August 1699: „Absonderlich hat er, als Ober: Post: Director, „dahin zu sehen, daß von dem General- Reichs: Post: „Amt vndt dazu bestellten Fürstlich: Taxischen Bedienten (Postbeamten) Unserem Hoff: Post: regal in Unserer „Chur: Mark Brandenburg vndt übrigen Landen „kein Abbruch noch nachtheil wiederfahren möge: Dies „weil auch in Unseren Westphälischen Landen die „Reichspost an einigen orten Ihre hergebrachte Stationes „annoch hatt, vndt Wir dieselbe ohne in mehrere Verdrieslichkeiten mit dem Kayserlichen Hoff vndt dem Fürsten von Taxis zu verfallen, nicht aufheben können: „So hat Unser Ober: Post: Director dahin zu sehen, daß „mit die auf gemelte Stationen befindliche Bediente (Be-

amte)

„amte) der Reichs-Post sich Unserem Hoff-Post-Interesse
 „zu nachtheil nicht extendiren, noch Briefe von Unseren
 „Unterthanen sammeln vndt distribuiren, sondern viels
 „mehr mit guter manier vndt ohne daß sie über gewalt
 „zu Flagen haben, nach vndt nach mehreres eingeschren:
 „ket werden“ 2c. 2c.

Wöge diese Darstellung der Thatsachen — durch die Orig:
 nalschriften in den Postarchiv-Acten begründet — überzeugen,
 daß in den Churlanden Brandenburg und
 Preußen nie Reichsposten bestanden haben und
 aufgenommen worden sind,

folglich auch nicht daraus verdrängt werden konnten, wie Bischof
 in seiner Zeittafel S. 19 und viele Schriftsteller durchaus irr:
 thümlich anzeigen. Keine ihrer Angaben kann glaubhaft bewiesen
 werden.

Dem Kurfürsten erschien das Postwesen so wichtig, daß er
 es für wesentlich und erforderlich hielt, nun die Anordnungen und
 Aufsicht darüber einem der höchsten Staats-Beamten zu über:
 tragen, der das Einzelne beurtheilen, das Ganze übersehen und
 sogleich das Nöthige verfügen könne. Friedrich Wilhelm er:
 nannte seinen Geheimen Staatsrath (Minister), Reichs-Freiherrn
 Otto von Schwerin zum Vorstand und 1652 zum Ober-Post-
 director. Dieser zog jenen geprüften, im Postfach so erfahrenen
 Michael Matthias (s. S. 172, Note 1) in allen Post-Ange:
 legenheiten zu Rathe, trug dessen Vorschläge und Meinungen dem
 Beherrscher vor, und ließ solche, nach dessen geschעהer Geneh:
 mung, ausführen. Jener Schwerin ist hienach der erste Post-
 Chef in der Reihe der ihm Gefolgten.

§. 9.

Bestimmung des Herzogthums Ostpreussen. Ehrenstellung der Postmeister.

Dem hohen Geiste Friedrich Wilhelms und seiner Gewandtheit in der Staats-Regierung war es vorbehalten, die Polnische Lehnsherrschaft über das Herzogthum Ostpreussen aufzuheben und dies als unbeschränktes Eigenthum zu erwerben.

Die dreitägige Schlacht bei Warschau entschied am 18. Julius 1656 das Schicksal Polens, König Karl Gustav von Schweden siegte, Johann Casimir von Polen flüchtete, und überließ mit seinem Reich auch als Ober-Lehnsherr das Herzogthum Preussen dem Ueberwinder.

Der Kurfürst, als Gustavs Kampf- und Bundesgenosse, bewirkte, daß der König von Schweden, im Rechte des Eroberers und Beherrschers von Polen, durch den Vergleich zu Libau vom 10. November d. J. Polens Lehnsherrlichkeit über Preussen und Ermland für aufgehoben erklärte und diese Provinzen dem Kurfürsten zum unbeschränkten Eigenthum überließ. Ein Jahr nachher entsagte auch Polen — in dem Friedensschluß zu Wehlau am 19. September 1657 — aus freiem Willen seiner Herrschaft über jenes Ostpreussen, das es doch nicht beschützen und behaupten konnte, und so ward dem Kurbrandenburgischen Staate die höchst wichtige Provinz einverleibt, welche nach 44 Jahren — mit dem Anfange des folgenden Jahrhunderts — dem Königl. Hause den Namen gab.

Nun konnte der Landesherr ohne Rücksicht und gehemmten Willen, Staats-Einrichtungen treffen, zu welchen das Postwesen, als das vorzüglichste Beförderungsmittel gehörte, dessen Beamten er seiner Aufmerksamkeit werth achtete und gegen jede Anfechtung und Beleidigung in besondern Schutz nahm.

Der Kurfürst hatte nemlich erfahren, daß einige hohe Staatsbeamten sich Anmaßungen und Forderungen erlaubten, (in dem sehr bedrohenden Schreiben des Regenten steht: „sich unterfan-

gen“) die den Pflichten der Postmeister entgegen waren, z. B. freie Postpferde zu Privatreisen, Portofreiheit der Privatbriefe, unentgeltliches Reisen der Bedienten u. u. „als wenn sie (die Postbeamten) ihnen (den hohen Standespersonen) zu gebott stehen müßten.“ Diese Gewaltschritte hemmte er durch den Befehl vom 20. Februar 1671, in welchem er jedem Postmeister den damals seltenen und hochgeachteten Ehrentitel: „Unsers Secretarij“ beilegte, „zu mehrerm respect vndt in betrachtung, daß ihnen nicht wenig von Unsers gehaimbden befehlen vndt sachen anvertrawet werden.“ Die LandesRegierungen wurden zum Schuß der Bedrängten und Beleidigten aufgefordert, welche, — zufrieden gestellt und gesichert — nun als unverletzlich und hochgeehrt betrachtet wurden.

§. 10.

Staats-Amt und Würde des General-Postmeisters. Post- und Paßfuhren. Extrapostwesen.

Der Schluß dieses und der Anfang des folgenden Jahrhunderts 1701 waren für das Brandenburg-Preussische Postwesen wichtig in ihren Folgen.

Kurfürst Friedrich III. im Begriff, seinem Herzogthum Preussen die Königswürde zu ertheilen, glaubte, den Glanz und die Pracht der Krönungsfeier am 18. Januar 1701 auch durch die Errichtung hoher Staatswürden und die Gegenwart hoher Staats-Beamten vergrößern zu müssen. Darum ernannte er denn auch seinen Günstling, den vom Pfalzgrafen von Simmern entlassenen Ober-Stallmeister, Johanniter-Ritter und Reichsgrafen, Johann Casimir Kolbe von Wartenberg, zum ersten Staatsminister, Ober-Kammerer, Erb-Statthalter, Ober-Stallmeister, Protector aller Akademien und Marshall von Preussen,

und belehnte denselben im Lustschlosse in Oranienburg am 21. Junius 1700 mit dem von ihm geschaffenen

E r b : G e n e r a l : P o s t m e i s t e r : A m t
in den nun Preussischen Staaten, wie ein solches der Fürst von Taxis in Deutschland, der Graf von Paar im Oesterreichischen und der Graf von Platen in Kurhannover damals bekleideten.

Das Wirken dieses so hoch begnadigten Mannes war für die ihm anvertraute Anstalt nur schwach, und wenn gleich während seiner Amtsführung einige Postcoursse errichtet, die Vorrechte und Gerichtsbarkeit der Postbeamten, auch die Erwerbszweige der Fuhrleute und Schiffer in Hinsicht des Post:Regals festgesetzt wurden: so war dies alles doch nur durch seinen Privat:Secretär, seit 1703 Postrath, Christian Grabe, hervorgebracht worden.

Die Entlassung und der Fall des so mächtigen, von allen Guten gehafteten übermüthigen Ausländers und Emporkömmlings am 7. März 1711 bewirkten eine völlige Umwandlung des Preussischen Postwesens und der Nachfolger gründete auf jene den Ruf und die nachmalige Größe der Preussischen Post:Anstalten.

Ernst Bogislaw von Kameke, Staats:Minister und Hoffammer:Präsident, übernahm das General:Postmeister:Amt, welches der König in seine frühere Gränze zurücksetzte. Der neue Chef und sein Gehülfe, der nun im Postfach kenntnißreiche Grabe, ließen den 10. August 1712 die von dem Letztern längst vorbereitete Post:Ordnung, als ein den damaligen Umständen angemessenes Post:Gesetzbuch erscheinen und deren Vorschriften so gleich ausführen, auch wurde jedem der vorhandenen 99 Postämter eine nach den Orts:Entfernungen bestimmte Post:Taxe zugefertigt.

Besonders aber erwog und berichtigte man einen Gegenstand, der zwar seit länger als 20 Jahren zum Theil erörtert und durch

manche Edicte und Rescripte bestimmt und clausulirt worden war, aber dennoch steten Zwist, Deutelei und Widerspruch veranlaßte. Dieser Gegenstand betraf

das Reisen theils mit Postpferden, theils mit Lohnfuhrern.

Vor diesem Jahr 1712 nemlich waren in den Kurbrandenburg: Preussischen Staaten die heutigen Extraposten unbekannt, obgleich mancherlei Arten Postanstalten schon bis 1659, auch in den meisten Städten Posthaltereien bestanden. Zugleich wurden, nach einem alten Herkommen, außer dem Königlischen Dienst, den reisenden hohen Standespersonen und Staatsbeamten, auf Kurfürstliche nachmals Königlische Pässe, Pferde, Lebensmittel und Viehfutter frei geliefert, und darum diese Dienstfuhrern Paßfuhrern, auch, wegen der zu benutzenden Postpferde, Postfuhrern genannt.

Manche Personen von hohem Range, Staats- und Hofbeamten und Viele in bürgerlichen und militärischen Verhältnissen, dehnten jedoch jene Freiheit auf ihre Privatreisen aus, erzwangen mit Gewalt und Ungestüm vom Postmeister oder Posthalter, besonders in entfernten Orten, die Bestellung der Postpferde, bezahlten nichts und verweigerten natürlich — wegen ihrer unrechtlichen Forderung und That — einen Schein über erhaltenes Postgespann, ohne welchen Schein keine Kosten in die Staatsrechnung gesetzt werden durften. Die Bedrückungen nahmen so überhand, daß dem Regenten die Klagen angezeigt werden mußten, weil das Privat-Recht gegen die Macht des hohen Reisenden von selbst unberücksichtigt blieb.

Friedrich Wilhelm, streng im Recht, in der Ordnung und Billigkeit, hob zürnend sogleich durch das Edict vom 8. Julius 1659 die Gültigkeit aller vorher erteilten Pässe auf, befahl Jeden augenblicklich zu verhaften, der gewaltsam, wenn auch nur versuchsweise, jene verrufenen Erlaubnißscheine noch geltend machen würde, und verordnete, daß nur bei Dienststreifen auf die neuen sehr beschränkenden Pässe Postpferde gestellt und den An-

spännern 4 Groschen für jede Meile und 2 Pferde bezahlt werden sollten, nur jedesmal 2 Personen zusammen reisen und Beide nur einen Koffer mitnehmen durften.

Wenn Reisende nicht mit der Post fahren wollten, so dangen sie einen ansässigen Fuhrmann ihres Orts, oder einen andern Gespannhaltenden Bürger, der sie für ein verabredetes Lohn und unter einigen Neben-Bedingungen bis zum Bestimmungs-Orte fuhr. Aus diesem Nichtgebrauch der Fahrten mit Postwagen und dem Befördern mit anderem Fuhrwerke, entstand die Benennung Extrafahren, auch, als eine bessere Einrichtung derselben eingeführt wurde, der Name: Ordonnanzfahren, diese erhielten jedoch in der Folge eine andre Bestimmung.

Waren zufällig keine Bürgergespanne vorhanden, oder konnten die Reisenden und der Fuhrmann über das Lohn sich nicht einigen, so nahm man Postpferde zum schleunigen Fortkommen. Dem Postmeister oder Posthalter war dies gleichgültig, er nahm weiter keine Kenntniß, gab Postpferde, wenn Nachfrage war und gerade ein Gespann müßig stand, oder keine durchkommende Post erwartet wurde und kein Staatsbeamter eben eintraf, dem auf seinen Dienststreifen Postpferde gestellt werden mußten.

War dies der Fall und der Postbeamte willfährig und gutmüthig, bei mangelnden Postpferden dem verzweifelnden Reisenden behülflich zu seyn, Bürgerpferde zu schaffen, so machte sich die Stadt-Obrigkeit zur Gewissenssache, den bösen Willen und die unverschämten Forderungen der Anspanner zu unterstützen. Bei einer solchen Willkühr mußten also Unordnung und alle Widerwärtigkeiten eintreten.

Diesen Unfug hoben die Edicte von 1699 und 1700 auf, indem sie die Pflichten der Lohnfuhrleute gegen das Postwesen und gegen die Reisenden bestimmten. Jene Gesetze enthalten :

das Befördern der Reisenden kann von Landkutschern, Fuhrleuten und jedem Bürger, der Gespanne hält, geschehen, jedoch nach einer durch das Loos entschiedenen Reihenfolge

S. 10. Gen.-Postmeister. Extrapostwesen. 183

oder Beurt (daher der Name Beurt- oder Reithenfahrer^{v)}, und Jeder mußte in einem Verzeichniß, Rolle genannt, eingeschrieben stehen, wonach die Mitglieder Rollfuhrleute hießen.

Um das Ganze nach der Vorschrift zu behandeln, wurde ein Beamter angestellt, der dem an der Reihe stehenden Fuhrmann die Wagen oder Fahrten ansagte, er erhielt davon den Titel: Wagenmeister, und weil derselbe zu den Postbeamten gehören sollte, die Amts-Benennung: Post-Wagenmeister. Dies ist der Ursprung dieses noch jetzt bestehenden Amtes beim Extrapostwesen. Seiner Einsicht war es überlassen, die Anzahl der Pferde zu bestimmen, und das Anspannen und Abfahren zu besorgen. Dem Anspanner wurden für jedes Pferd und jede Meile 7 gr. bezahlt, wogegen er von dem Gesamtbetrage seiner Verdienstgelder 2 gr. auf jeden Thaler als Abtrag an die Post-Casse des ersten Abfahrtsorts entrichten mußte, zur Entschädigung für das den fahrenden Posten entgehende Personengeld.

Da kein anderer Fuhrmann als nur ein Rollfahrer Reisende wegbringen durfte, so betrachteten die Mitglieder dieser Innung ihr Gewerbe als ein Monopol, übertheuerten die Reisenden, fuhrten nach Eigensinn und Bequemlichkeit, unterhielten schlechtes Gesspann und beeinträchtigten das Postwesen durch das Abwendigmachen der Passagiere.

Unerhörliche Beschwerden der Reisenden und Postbeamten bewogen den Postchef, durch die Verordnungen von 1703 und 1708 zu bestimmen, daß kein Lohnfuhrmann an solchen Tagen und nach solchen Orten, wohin die Post abging und nicht völlig besetzt war, abfahren sollte. Zwischen Berlin und Hamburg durften gar keine Lohnfahrten Statt haben, weil zwischen beiden Städten täglich Posten gingen, Standespersonen und Meßreisende

^{v)} So auch: Feurt-Schiffer, welche nur nach einer durchs Loos bestimmten Reihenfolge Ladung annehmen und abfahren durften.

waren jedoch von jenem Zwange ausgenommen. Die Postmeister und Posthalter durften keine Lohnfuhrn besorgen.

Die Vornehmen und Reichen, welche ihre eigenen Pferde nicht zu weiten Reisen gebrauchen, auch zu deren Schonung nicht unterwegs übernachten wollten, achteten es ihrem Stande unangemessen, mit Dauer- oder unansehnlichen Bürgerpferden und schlechtem Geschirr einzufahren; auch der Aufenthalt schreckte ab, weil die ganze Reise nur mit denselben Lohnpferden zurückgelegt, folglich übernachtet werden mußte.

Jener Widerwille und diese Zögerung bedrängten die begüterten Fremden und Einheimischen, ihr Fortkommen durch Postpferde von Station zu Station zu fördern. Die Postmeister damals, insgemein auch Posthalter, schafften sich deshalb Nebengespanne an, welche zum Postdienste mitgebraucht wurden, mithin wirkliche Postdienstpferde waren. Diese Fahrten benannte man: Extra-Postfahrten — d. h. außer dem eigentlichen Postdienst, und dennoch mit Postdienstpferden geschehen, zur Unterscheidung von den Lohnfuhrn. Jene Extra-Postfahrten sind nun der Ursprung des

Ex t r a p o s t : W e s e n s

in den Preussischen Staaten. Dies Fortbringen mit Postpferden erweckte den Meid der Kollfuhrleute, die ihren Erwerb geschmälert sahen; ihre Klagen wurden laut und ungestüm, aber eben so forderten auch die Postämter und Reisenden eine Abhülfe ihrer gegründeten Beschwerden gegen die Fuhrmannszünfte.

Die Edicte von 1710, 1711 und 1712 entschieden endlich nach langer Berathung, über die sehr von einander abweichenden Provinzial-Verfassungen:

daß das Fahren mit Postpferden — nicht auf der ordinären Post — unter dem Namen: Extrapost, fortan eine landesherrliche Anstalt, folglich ein Zubehör des Postwesens seyn,

dagegen

das Fahren mit Fuhrmannspferden unter der Benennung:

Lehnföhren, als ein abgesondertes, für sich bestehendes bürgerliches Gewerbe betrachtet werden solle.

Die Edicte vom 30. April und 8. August 1712 zogen folglich eine scharfe Gränzlinie zwischen die Obliegenheiten der Post-Anstalten und die Pflichten der Orts-Obrigkeiten und der Fuhrleute. Jene Vorschriften und deren Erläuterungen und Zusätze sind in der Folge das Grundgesetz geworden.

Nach dem Ableben Friedrich I. errichtete sein Nachfolger, König Friedrich Wilhelm I. (25. Febr. 1713) die höchste Finanzbehörde seines Staats, das General-Ober-Finanz-Kriegs- und Domainen-Directorium, zusammengesetzt aus den beiden obern Staats-Verwaltungen, der Hofkammer und dem General-Chartrout-Departement. Der König ernannte sich zum Chef, den General-Postmeister und Staatsminister von Kamcke zum Präsidenten, und den Postrath Grabe zum Mitgliede jenes General-Directoriums, und gab ihm den Vortrag in allen Post-Angelegenheiten.

Die wichtigsten Anordnungen sind, des Zusammenhangs wegen, größtentheils in dem nachfolgenden Abschnitt B. von dem Entstehen und den Begebnissen einiger merkwürdigen Haupt-Course enthalten.

§. 11.

Postwesen in Schlesien und Ostfriesland.

Sanz eigentlich begann die Erweiterung und größere Ausbildung der Posten 1740 mit dem Regierungs-Antritt Friedrichs des Großen. Er erwartete bekanntlich durch die geführten drei merkwürdigen Kriege die wichtige Provinz Schlesien, welche so trefflich für den Durchgang der Waaren und für Sendungs-Anstalten gelegen, eine der ergiebigsten Quellen der Staats-Einkünfte

geworden ist. Die schnell anwachsende Macht des Staats, die eingetretene kraftvolle Kultur im Geistigen und Physischen, das sich regende und zunehmende Gewerbe und die sich ausbreitenden Handels-Verbindungen übten, wie immer, einen wesentlichen Einfluß auf das Postwesen. Dies bot nicht nur durch neue Anlagen und Verbesserung der schon bestehenden Course, die Mittel zum schleunigen Fortgange mancher Einrichtungen und Unternehmungen dar, sondern deckte auch zum Wohl des Landes die Unterhaltungskosten einiger Staatsbehörden und Heerestheile, Begebauten, Oeconomie-Anstalten und Staats-Pensionen, und lieferte dennoch einen gewichtigen baaren Ueberschuß in den Kronschatz.

Schleßten wurde aus Staatsgründen einige Jahrzehende hindurch, als eine abgesonderte Provinz, und diesem zufolge auch dessen Postwesen in Absicht auf Rechnungs- und Kassensführung, besonders auf baare Ablieferung, als fremd und getrennt betrachtet, wenn gleich die Anstalten von der Leitung der Ober-Postbehörde in Berlin abhängig waren.

Dasselbe Verhältniß trat mit Ostfriesland ein, das als Erb-land am 1. Junius 1744 durch den Tod des letzten Fürsten Carl Edzard, dem Hause Brandenburg zufiel. Hier wurde zwar das inländische Postwesen der Regierungskammer in Aurich und diese dem General-Directorium untergeordnet, da aber dem Letztern das Wesen der Posten und die Verhältnisse zu den angränzenden Holländischen, Münsterschen und Oldenburgischen Postgebieten fremd waren, und dennoch die nöthigen Anordnungen verfügt werden mußten: so fand jene Ober-Finanzbehörde nach 10 Jahren gerathen, die Leitung und Verwaltung dem mit allen Verhältnissen und dem Dienst bekannten General-Postamt unbeschränkt zu überlassen.

Die Grundsätze, welche in den alten Provinzen herrschten, konnte man jedoch nicht in Ostfriesland einführen. Denn die Landesverfassung

§. 12. Vom Postw. im Fürstenth. Neuchâtel. 187

sung, Sitten, Gebräuche, selbst die Sprache, waren dem Nachbarstaate Holland völlig gleich, mithin mußte, um dem Staatsvortheil zu entsprechen, das alte Herkommen in vielen Einrichtungen, so auch in der Postverfassung, beibehalten werden. Das Exträpostwesen z. B. war dort unbekannt, die Reisenden wurden von einem Verein oder einer Gesellschaft erwählter Fuhrleute besorgt, und diese Fahrten: Ordonnanzfahren genannt. Der Fuhrmann ließ sich unterwegs betheiligen und für Rechnung der Reisenden Viehsutter geben, auch wurde vom Fuhrlohn ein bestimmter Abtrag an die Postkasse im Abfahrts-Orte bezahlt.

Noch abweichender war der uralte Gebrauch, daß man das Porto für Poststücke nicht — wie sonst überall — nach der Schwere und dem Pfundgewichte, sondern nach den Maassen, als für eine $\frac{1}{4}$, $\frac{1}{2}$ oder ganze Tonne Erbsen, Bohnen, Hafer u. u. oder für 1 Faß Seltze, Syrup, Zucker, für $\frac{1}{4}$ Anker Wein u. s. w. entrichtete.

Die inländischen Stationen enthielten eine, höchstens zwei Meilen, und nur Eine durchgehende, fahrende Post war vorhanden, die von Grönningen über Leer, Aurich, Oldenburg und Bremen nach Hamburg. Im Winter, Frühjahr und Spätherbst dagegen blieb, wegen des Kleigrundes, das Wagenfahren unmöglich. Die Fußgänger behalfen sich mit Springlebden.

Ostfriesland ist bekanntlich durch den Tractat in Wien vom 20. Mai 1815 von Preussen dem Königreich Hannover überlassen worden.

§. 12.

Vom Postwesen im Fürstenthum Neuchâtel.

(Aus Urkunden, Verträgen und Verhandlungen, sämmtlich in französischer Sprache).

Gegen das Ende des dreißigjährigen Krieges nahm das Reisen der Heer- und Staatsboten (Courtiers) und anderer Fremden

aus Frankreich durch die Schweiz nach Süddeutschland und Italien sehr lebhaft zu. Jene wählten diesen Umweg, um den Heerzügen in den Ober-Rheinlegenden auszuweichen.

In dieser Zeit, im J. 1646 errichtete der Bürger Johann Nicolans Klingensfuß in Schaffhausen auf seine Kosten eine Art Station, von welcher alle durchkommenden Reisenden nach Basel, Solothurn, Bern, Luzern, Lausanne, Genf u. u. weiter befördert wurden. Nach wenigen Jahren verwandelte sich diese Anstalt in ein förmliches Postfuhrwesen, das, wegen seiner Wichtigkeit und Nützlichkeit, von dem damaligen Reichs-General-Postmeister Lamoral Claudius Franz von Thurn und Taxis dem Begründer Klingensfuß und dessen Erben als ein Postlehn zugesichert wurde.

Bald nach dem Münster-Osnabrücker (Westphälischen) Friedensschluß vom 11 October 1648 — dessen Art. VI. die Freiheit und Unabhängigkeit der Schweiz von der Gerichtsbarkeit des Kaisers bestimmte — hatte der mächtige Rathsherr in Bern, Beatus Rudolph Fischer. Herr von Reichenbach (gewöhnlich nur Fischer genannt) das Postwesen im Kanton eingerichtet, in die angrenzenden Gebiete ausgedehnt, sich zum Postmeister in der ganzen Schweiz ernannt, auch sich als solchen fast überall erklären lassen.

In der Stadt Neuchâtel hatte derselbe eigenmächtig ein eigenes Postcomtoir angeordnet und den von ihm angelegten Postcours von Bern dahin als Eigenthum sich zueignete. Die französischen Postmeister in Besançon und Pontarlier folgten dem Beispiele, bemächtigten sich nach und nach des ebenfalls noch neuen Postcourses von Pontarlier nach Neuchâtel und bestellten hier einen französischen Postbeamten zu ihrem Postcommis. Niemand beachtete die Hoheitsrechte des Landesherrn und fragte nach dessen Einwilligung. Im J. 1694 starb der Landesfürst, Johann Ludwig Abt von Orleans und Herzog von Longueville, der letzte männliche Sprosse der Familie von Chalon und Longueville, Lehnsherren des Fürstenthums Neuchâtel. Er hatte

stets am Hofe zu Versailles gelebt und sich um keine Landes- Angelegenheit, nur um das Eingehen der baaren Landes-Einkünfte bekümmert.

Seine einzige Schwester Maria von Orleans, verwitt- wete Herzogin von Nemours, erklärte sich sogleich als Erbin und souveraine Fürstin von Neuchâtel und Valangin, übernahm den Besitz des Landes; die Regierung und die freien Stände ernann- ten sie zur Landesherrin. Im Namen derselben trat der Kanz- ler und General-Prokurator Chambrier in Neuchâtel auf und erklärte in sehr bestimmten Ausdrücken, daß die Ausübung des Postregals nur allein der Landesfürstin zustehet, jede fremde daher nichtig sey. Die Ausführung geschah so ernst, daß die widerstrebenden französischen Postmeister in Pontarlier und Bes- sançon ihren Amtsgenossen aus Neuchâtel abrufen mußten und den sich angemessenen Postcours nach Neuchâtel nur bis zur Gränze führen durften. Auch der Rathsherr Fischer in Bern wurde bedeutet, das Postrecht der Fürstin anzuerkennen. Der gewandte und schlaue Geschäftsmann fügte sich in die Verhält- nisse, bewirkte aber auf einem andern Wege, daß ihm die Ver- waltung des Landes-Postwesens auf 10 Jahr überlassen und dar- über ein förmlicher Vertrag abgeschlossen wurde. So hatte denn der Umsichtige fast das gesammte Postwesen in der Schweiz, wie es damals bestand, an sich gebracht.

Die General-Postpächter in Frankreich versuchten vier Jahr nachher (1698) in der Stadt Neuchâtel von neuem eine Post- anstalt einzurichten, wie sie in Genf besaßen. Sie beabsichtigten, den ganzen Cours von Basel über Biel, Neuchâtel, Yverdon und Lausanne bis Genf sich zuzueignen, ihn mit dem Course von Neuchâtel über Pontarlier nach Besançon zu verbinden, und dadurch die Posten des Fischer im Neuchâteler Gebiet zu beein- trächtigen und, wo möglich, zu vernichten. Jedoch der Statt- halter und Staatsrath verweigerten ihre Zustimmung um so ge- messener, da die Wittve Herzogin sich im folgenden Jahr 1699 in Neuchâtel einfand, um dort ihre Oberherrlichkeit über das

Fürstenthum gegen den Prinzen von Conti zu behaupten, der seine Ansprüche auf den Besitz des Landes aus dem Testament jenes Abts von Orleans, (letzten Lehnsherrn) erneuerte. Die General-Postpächter unterstützten beim Versailler Hofe den Rechtsstreit des Prinzen, um aus dem glücklichen Erfolge ihren Vorthell — das Postregal in Neuchâtel — gewinnen zu können.

Aber die Fürstin beharrte fest auf ihrem Rechte um so standhafter und sicherer, da das Land außer dem Bereich der Macht und Willkühr des Königs von Frankreich lag. Sie bestätigte von neuem den Fischer als ihren Postmeister und Besitzer der Landesposten. Weder die Urkunden darüber, noch die frühern Verhandlungen sprechen von den Bedingungen, oder von einer dem Begünstigten auferlegten Postpacht.

Aus Rache erhöheten jene General-Pächter den Portosatz von Paris bis Pontarlier für alle nach und über Neuchâtel gehenden Briefe von 6 auf 12 Sols (von 2 $\frac{1}{2}$ auf 5 sgr.), ließen jedoch die bisherigen 6 Sols *) französisches Porto für die nach der übrigen Schweiz lautende Correspondenz bestehen. Jene Portos-Erhöhung blieb der Grund aller Zänkereien und der vergeblichen Bemühungen Preussens, wegen Verwaltung des Postwesens in Neuchâtel Verträge zu schließen. Selbst die Verwendung der 13 Kanton-Regierungen war ohne günstigen Erfolg.

Die zehnjährige Dauer des dem Fischer ertheilten Post-Privilegiums ging im J. 1704 zu Ende. Die Herzogin-Regentin, zufrieden mit der Postverwaltung, erneuerte nicht nur den Postkontrakt auf 12 Jahr fortdauernd, sondern dehnte diesen auch auf die beiden Söhne des Fischer aus. Die Urkunde lautet auf den 28. Mai 1704. Die Hauptpunkte enthalten die Anlegung einer Post von Neuchâtel nach Yverdon und die freie Beförderung der Fürstlichen Briefe und aller Schreiben der Ober-

*) In den Original-Handschriften steht nie Sous, sondern in der Mehrzahl meist: Sols,

Landesherrn nach und von Pontarlier, Bern, Luzern, Freiburg und Solothurn.

Mit dem am 16. Junius 1707 erfolgten Tode dieser Fürstin. erloschen nun auch in der weiblichen Linie die beiden Häuser Chalons und Longueville, folglich waren das Eigenthum des Landes und dessen Lehnsherrschaft erledigt.

Unter allen Ansprüchen der vielen Bewerber blieben die der Krone Preussen, in Hinsicht der Abstammung vom Hause Oranien — als frühere rechtmäßige Besitzer — die gütigsten ^{w)}. Darum erklärten denn auch das Obergericht und die drei Stände in Neuchâtel am 3. November 1707 den König Friedrich I. von Preussen für ihren Landesherrn und aus dem Grunde, daß die Rechte des ausgestorbenen Hauses Chalons auf das Haus Nassau-Oranien, und nach des Königs Wilhelm III. von England, Prinzen von Oranien, Tode (1702) auf den König Friedrich I. von Preussen — wegen seiner Mutter Luise von Oranien — gefallen wären.

So, durch den Ausspruch der eigenen Unterthanen, über die Gerechtsame ihres Landesherrn, ist das Fürstenthum Neuchâtel ein Zubehör des Staats Preussen geworden.

Der Monarch würde das Recht der Souverainität sogleich ausgeübt und die Anordnungen zur Verwaltung des Landes ertheilt haben, wenn nicht der spanische Erbfolgekrieg fortgewährt hätte, in welchem das feindselig gegen Preussen gestimmte Frankreich durch Intriguen und Armeen die Oberhand hatte. Zudem liegt das Ländchen zu entfernt von den andern Preussischen Provinzen und von diesen getrennt durch viele fremdherrellichen Gebiete. Das Berliner Kabinet ließ daher dort die Staats-Verwaltung wie sie war, mit dieser auch das Postwesen im alten Zustande.

w) Die Familie Nassau-Oranien war nämlich im vor-vorigen Jahrhundert durch den mächtigen Rudolph von Hochberg, unter dem Beistand des Kantons Bern, aus dem Besitz ihres Fürstenthums Neuchâtel verdrängt worden und konnte nie wieder zu dem rechtlich erbten Eigenthum gelangen. Das Haus Longueville, ein Seitenzweig, bezieht die Oberhand.

Als am 11. April 1713 in Utrecht der Friede war geschlossen worden, Ludwig XIV. den König von Preussen für einen souverainen Fürsten von Neuchâtel und Valangin anerkannt und das Besizthum garantirt hatte, da erst trat Preussen in die Ausübung seiner oberhoheitlichen Rechte und verfügte, auch das Postregal in jenes Land einzuführen.

Der von der verstorbenen Fürstin im J. 1704 mit dem nun ebenfalls verstorbenen Berner Ober-Postmeister Beatus Rudolph Fischer von Reichenbach und dessen beiden Söhnen und Witt-Postmeistern erneuerte Postvertrag — wegen der ihnen überlassenen Postverwaltung im Neuchâtelers Gebiet — ging im J. 1715 zu Ende. Der König von Preussen, als nunmehriger Landesherr, war eigentlich nicht an die Festhaltung des Kontrakts gebunden, vielmehr befugt, solchen schon 1707 bei der Erwerbung des Landes geradehin aufzuheben. Man erwog aber, daß das so weit entlegene und ganz abgesonderte Fürstenthum nicht durch einen eigenthümlichen Postcours mit dem Mutterlande verknüpft werden könne, es folglich gerathener und einträglicher sey, die Postverpachtung beizubehalten.

Der Preussische Statthalter de Montmoulin in Neuchâtel erhielt daher unterm 5. December 1713 den Auftrag, mit jenen beiden Brüdern Fischer, als Postmeistern in Bern und Neuchâtel, ein vorgeschriebenes bedingtes Uebereinkommen zu schließen, in welchem ihnen für die Verwaltung des gesammten Landes-Postwesens die Hälfte des reinen Ueberschusses zugestanden wurde. Die Brüder wollten sich nur einlassen, wenn das im J. 1699 von den General-Postpächtern in Frankreich erhobene Porto für die Briefe nach und aus Neuchâtel herabgesetzt würde. Die Unterhandlungen des Preussischen Residenten in Paris blieben unbeachtet, die von den beiden Fischer aufgestellten Bedingungen und die begehrte 10jährige Kontraktsdauer konnten nicht eingeräumt werden.

Nach dem Ablauf der Postpachtzeit ließ im J. 1716 der Gouverneur von Lubieres das ganze Landes-Postwesen durch eine

eine sogenannte Post-Commission verwalten und den Ertrag zu den Staats-Einkünften berechnen. Die Ober-Postbehörde in Berlin versagte die Zustimmung und drang auf eine Postverpachtung; der Staatsrath in Neuchâtel dagegen zeigte stets seinen Widerwillen gegen alle Neuerungen im dortigen Postwesen und erklärte, daß, da der Briefwechsel des ganzen Fürstenthums höchst unbedeutend sey und die Porto-Einnahme kaum die Unterhaltungskosten decke, man mit den Berner Postmeistern contrahiren und diesen das ganze Postwerk überlassen müsse. Jahre vergingen über dem Hin- und Herschreiben, alles verblieb beim Alten.

Plötzlich entdeckte der General-Prokurator, Staatsrath Lebrun aus Neuchâtel, in Berlin anwesend, in einem Memorial vom 25. November 1739, daß alle Anordnungen des Postdepartements und General-Directoriums in Berlin darum in Neuchâtel nie ausgeführt worden wären, weil alle vormaligen Preussischen Gouverneure, auch der jetzige, einverstanden mit dem Conseil d'Etats, von jeher im freundschaftlichen Bunde mit den Berner Ober-Postmeistern Fischer gestanden, diesen alle Vortheile zugewendet und seit 32 Jahren das gesammte Landes-Postwesen überlassen hätten. Das General-Postamt fand dringend nothwendig, sofort eine Untersuchung an Ort und Stelle vornehmen zu lassen, diese kam jedoch nicht zur Ausführung. Denn am 31. Mai 1740 trat Friedrich II. das Herrscher-Amt des Preussischen Staats an und eröffnete am 16. December durch seinen Einmarsch in das damals zu Oesterreich gehörende Schlessen den ersten Krieg, die zwei nachfolgenden endigten mit dem Friedensschluß zu Hubertsburg am 15. Februar 1763.

Seit jenem ersten Kriegsjahre 1740 nahm das General-Postamt weiter keine Kenntniß von den Postanstalten in dem Fürstenthum und überließ sie schweigend den Verfügungen des General-Directoriums, der damaligen Ober-Finanz-Behörde des Preussischen Staats. Diese verhandelte alle jenes Land betreffende Angelegenheiten; jedoch abgesondert von denen der übrigen Provinzen, bis zu dem verhängnißvollen Jahre 1806. In die-

ser Zwischenzeit verwalteten zwar die Brüder Fischer das Postwesen, allein die stürmischen Fortschritte der am 17. Junius 1789 in Paris ausgebrochenen Revolution hemmten oft den Gang der Posten, das die Empörungen begleitende Elend in der Schweiz wurde auch den Postanstalten jener Männer nachtheilig und deren Sinken noch dadurch beschleunigt, daß die meisten Kantone alle Landeshoheitsrechte, Einige auch die Selbstausübung des Postregals sich zu eigneten. Die Rücksichten, welche der Staatsrath in Neuchâtel gegen jene Brüder beobachtet hatte, bestanden bei dieser Umwälzung der Staats-Verwaltungen nicht mehr.

Preussen, durch ein Trugbündniß Napoleons verleitet, trat bekanntlich im Anfange des Jahrs 1806 mit den Fürsten und Herzogthümern Elve, Ansbach und Bayreuth, auch das Fürstenthum Neuchâtel an Frankreichs Kaiser ab, der dasselbe seinem Reichsmarschall und Ober-General Berthier als ein Reichslehn schenkte.

Dessen Bevollmächtigter unterhandelte im October d. J. mit den bisherigen Postmeistern Fischer und forderte für die ihnen zu belassende Postverwaltung 5040 Francs (1400 Thaler) oder 300 Napoleonsd'or jährliche Abgabe. Die Brüder boten nur 240 N. d'or. Man sah ein, daß dies ein zu starker Ausfall in den Staats-Einkünften seyn würde und beschloß, einen Ober-Postverwalter als Beamten mit einem bestimmten Antheil an der Einnahme, statt einer festen Besoldung anzustellen. Fürst Berthier genehmigte unterm 17. November 1806 nicht nur den Vorschlag, sondern auch die 4 Neuchâtelers Bürger und Brüder Louis, Daniel, Joseph und Charles Jeanrenaud zu seinen Postverwaltern mit dem Genuß des $\frac{1}{4}$ Antheils an der Gesamt-Einnahme, die andern $\frac{3}{4}$ blieben zur Kasse des Landesherrn. Die beiden Jüngsten jener Erwählten waren Postgehülfen der Brüder Fischer in Bern gewesen, kannten also schon das Einzelne ihres Fachs.

Im ersten Regierungsjahre Berthiers 1807 betrugen seine $\frac{1}{2}$ Einnahme 8,815 Francs 17 Cent. (2,448 Thaler 25 gr. 5 Pf.) und der $\frac{1}{2}$ Antheil der 4 Postverwalter 2203 Fr. 19 Cent. (612 Th. 6 Gr. 3 Pf.) — im letzten Jahre 1813 die $\frac{1}{2}$ des Fürsten 12,391 Fr. 13 Cent. (3442 Th. 3 Gr. 9 Pf.) und der $\frac{1}{2}$ Antheil 3,097 Fr. 19 Cent. (860 Th. 16 Gr. 3 Pf.)

Am 27. October 1806 zog Napoleon mit einem Heerestheil in Berlin triumphirend ein. Die Chefs der Finanzbehörden und die Kassen waren zuvor geflüchtet, die zurückgebliebenen Beamten wurden größtentheils außer Gehalt und Amtswirkung gesetzt, das General-Directorium löste sich von selbst auf. — Die verbliebenen Behörden standen unter strenger Vormundschaft und furchtbarer Obhut der neuen Machthaber. So wurden 7 Jahre unter dem harten Druck der Gewaltigen dahin gebracht, bis Preussens Monarch und Volk in Kraft und frommen Muth vereint, den übermüthigen Eroberer und seine Schaaren über den Rhein zurücktreiben halfen und gemeinsam mit den nun frei gewordenen Fürsten Deutschlands besiegten. Mit dem zweiten Einzug der Verbündeten in Paris, 1815, ward auf immer die Herrschaft Napoleons zertrümmert. Durch dessen Entthronung am 2. April verlor auch Berthier das Fürstenthum Neuchâtel, das den Provinzen des Staates Preussen wieder zugesellt wurde.

Gleich nach der Besiznahme erhielt das Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten die obere Leitung des Neuchâtelers Departements, weil das Ländchen, entfernt, vereinzelt liegend und von fremden Staaten umschlossen, mit diesen in steter Berührung bleibt.

Seit dem 2. December 1828 ist das gesammte Landes-Postwesen, unter der Aufsicht eines Postcontroleurs und der Post-Commission, dem Postdirector Louis Jeanrenaud Pachtweise und mittelst eines Kontrakts von jenem Dato überlassen worden.

Neue Periode des Preussischen Postwesens im Jahre 1766. Umformung.

Der Hubertsburger Friede — geschlossen den 15. Februar 1763 — endigte die siebenjährigen Verheerungen der Preussischen Provinzen.

Obgleich innerhalb drei Jahren der Ruhe so Manches sich wieder besser gestaltete, des Landmanns und Handwerkers Fleiß, und Handel und Gewerbe sich regten und eine künftige Wohlhabenheit vorbereiteten, so blieben der Ertrag der Staats-Anstalten doch nur gering, die nothwendigsten Staats-Ausgaben ungedeckt, die Schuldenlast des Landes und die Erfordernisse dieselben. Eine Abhülfe fand sich nicht in dem erschöpften Staate und dem; noch wurde sie immer dringender, kein Preussischer Finanz-Chef vermochte die vielen Pläne auszuführen, jeder Vorschlag bezweckte eine neue Erpressung. Nur Fremdlingen war das Erfinden, das Wollen und Vollbringen vorbehalten, nur sie hatten den Geist, ein neues ergiebiges Finanz-System auch auszuführen.

Friedrich der Große hatte in einer Unterredung mit dem berühmten Gelehrten Claude Adrien Helvetius^{x)}, von diesem die Vortrefflichkeit der Finanz-Einrichtungen in Frankreich und den reichen Ertrag der Steuern rühmen gehört. Der König beschloß, jene Einrichtungen auch in sein Land einzuführen. So trafen denn aus jenem Frankreich die Verufenen mit einer Schaar Gefährten ein, um die Accise- und Postverwaltungen — damals die zwei Haupt-Einnahmequellen — nach französischer

x) erhielt wegen seiner großen Kenntnisse im Finanzfache, schon in seinem 23. Jahre die Stelle eines General-Pächters in Frankreich. Doch sein Edel-sinn, seine Milde und Schonung ließen ihn die nichtswürdigen Handlungen seiner Umtdgenossen verabscheuen, er legte die Stelle nieder, reiste in fremde Länder und reich an Geist und Gütern, widmete er sein Leben und Wirken den Wissenschaften.

Weise einzurichten und die Absicht des Monarchen buchstäblich zu erfüllen.

Der König ernannte die vom französischen Finanz-Minister empfohlenen Bernard und de la Hogue zu Intendanten (Ober-Aufseher), und den Moret zum Regisseur (Vorsteher, Verwalter) sämmtlicher Post-Anstalten. Jedoch sey es nicht verschwiegen, daß diese Drei, vor dem Beginnen ihrer Amtsführung, eine Versammlung der ältesten, redlichen und erfahrenen Preussischen Postbeamten einsetzten, in den Personen des patriotisch gesinnten und sachkundigen Postraths Buchholz und der Post-Directoren de Weller aus Bielefeld, Kellerhaus aus Lippstadt, Kurow aus Königsberg in Pr. und Scheele aus Breslau, — sämmtlich der französischen Sprache kundig und Männer, die aus vieljähriger Erfahrung wußten, was Noth that und zu verbessern sey. Mit diesen wackern und verständigen Beamten wurden gemeinsam die Gegenstände berathen und das Gutbefundene verwirklicht.

Die französische oder neue Postverwaltung wurde Post-Regie auch Administration (den Troß der Inspecteurs, Ecritvains und Portiers, lauter National-Franzosen, mitbegriffen) — die Versammlung der erwählten Postbeamten aber die Post-Commission genannt. Von dieser Letztern sind alle die trefflichen Einrichtungen entworfen, und mit Genehmigung des Königs und unter der Mitwirkung der neuen Obern eingeführt worden, welche mit wenigen Abänderungen bis zum Kriegsjahre 1806 bestanden. Denn jene Männer beschränkten sich nicht auf den angewiesenen Zweck: den Ertrag der Post-Einkünfte zu erhöhen — sie verbreiteten auch ihre Einsicht und ihr Wirken auf alle Zweige des Postwesens und auf das Abschaffen vieler Ungebührnisse, Mißbräuche und nutzlosen Einrichtungen.

Sie vereinigten z. B. das schon seit 1742 von den Provinzial-Ministern und der Kammer in Breslau willkürlich verwaltete und festgehaltene Postwesen in Schlesiens mit dem der übrigen Preussischen Staaten und ordneten dasselbe dem General-Postamte unter — sie bestimmten die Verfassung der Posthaltereien und

einen festen, dem Wechsel der Kornpreise angemessenen Zahlungs-
satz der Postfuhrgehalte — sie gaben jedem Postamte eine freilich
etwas erhöhte, aber doch nach Billigkeit und den Orts-Entfer-
nungen verfaßte Portotaxe für alle Gegenstände — sie schafften
das langwährende Umladen der Poststücke auf jeder Station ab
und führten durchlaufende verdeckte Wagen ein, von denen nur
die im Ort verbleibenden Postgüter abgenommen wurden — sie
verfaßten eine sehr umständliche Dienst-Unterweisung für die Post-
meister — ein neues Reglement für die Lohnfuhrleute und das
Extrapostwesen — und verminderten die von den Landesbehörden
fast unbegrenzt ausgedehnte Portofreiheit auf Briefe, Pakete und
Geldsendungen. Post-Inpektoren wurden aufs neue bestellt, um
stets die Course zu bereisen, den Mängeln abzuheffen, über die
Berichte und Vorschläge der Postämter ihr Gutachten abzustatten,
die nachlässigen Postbeamten anzuzeigen, und die Vorschriften der
Verordnungen überall erfüllen zu lassen.

Dies waren die Hauptwerke der damaligen Postverwaltung,
welche so viel Gutes gründete und einen erfolgreichen Einfluß auf
das Postwesen und das ganze Land ausübte.

Das sogenannte alte General-Postamt verblieb nur dem Na-
men nach und in einem höchst beschränkten, ganz von der neuen
Behörde abhängigem Geschäftskreise. Nach drei Jahren, 1769
löseten sich dies und jene französische Postherrschaft auf, als die
schändlichsten Betrügereien des entwichenen Bernard und des
Moret das Aufhören geboten, der Staatsminister von Verschau
die Leitung des Postwesens übernahm und die Fremdlinge nebst
ihrem Anhang verabschiedete. Die von der Commission einge-
führten nützlichen Anstalten und Verordnungen blieben in ihrer
Kraft.

§. 14.

Einführung des Postwesens in Westpreussen.

Der durch die Glaubenswuth zweier Bischöfe — des in Krakau und in Willna — aufs neue erregte Bürgerkrieg in Polen zerrüttete völlig dies unglückliche Reich. Partheienhaß und Verfolgung zerstörten alles, was Catharina II. Rußlands allmächtige Kaiserin, durch Wort, Soldaten und vorzüglich am 7. September 1764 durch die Erhebung ihres Lieblings und Vertrauten, des schönen Grafen Poniatowski, auf Polens Thron, bewirken wollte.

Die sinnlose Wuth der erbitterten Gemüther fast aller Großen, die Verwüstungen, welche die eingerückten fremden Truppen anrichteten, der verhaltene Haß und tobende Widerspruch gegen die Rathschläge und Ermahnungen der Hauptfürsten Sapieha und Czartoryski, aber noch weit mehr die wankelmüthigen Gesinnungen des Königs benutzte Kaiser Joseph II., sich der im J. 1402 von Ungarn an Polen verpfändeten Grafschaft Zips ohne Abseits zu bemächtigen, und die beiden Nachbarstaaten Rußland und Preussen dahin zu stimmen, das unruhige, in seinem innern Wesen zerrüttete Land auf 10,000 Quadrat-Meilen zu verkleinern, demselben Ruhe, Ordnung und Gesetze zu geben und die abgerissenen Länderstücke als rechtmäßigen Gewinn für sich zu behalten. So entstand die erste Theilung von 1772, welche die Republik Polen unterm 18. September genehmigen mußte. Eine Wahl und ein Widerstand von ihrer Seite waren unausführbar.

Schon 5 Tage vorher ließ König Friedrich II. die jetzige Provinz Westpreussen — damals Polnisch Preussen genannt — besetzen und seinen Staaten einverleiben. Danzig und Thorn verblieben, als freie Handelsstädte der Republik. Durch jene Erwerbung der Gebiete Pomerellen, Ermland, Culm und des Neß-districts wurden die Kurlande und Ostpreussen vereinigt und alle die unsäglichkeiten Schwierigkeiten beendet, mit welchen die Polen,

besonders die Danziger Postbeamten, der Postverbindung entgegenstrebten, jede Annäherung und jeden Vorschlag zu einem billigen Abkommen schmähend versagten, und mit stets gehegtem Groll sogar jeden Antrag zum beiderseitigen Vortheil übermächtig verwarfen.

Aber welch ein Land war dies Westpreussen in jener Zeit!! Alles mangelte, was zum Fortkommen und Bestehen der Posten vorhanden seyn muß. Gebahnte Haupt- und Heerstraßen sah man nirgend, nur mit Lebensgefahr und tiefem Versinken zu befahrende schmale Wege von einer Stadt zur andern, welche schlecht ummauerten Dörfern glichen, über Ströme und Flüsse nothdürftig gelegte Bäume statt der Brücken und Fährten, die man nicht einmal dem Namen nach kannte. Elende Bauern, von ihren Herren zur Knechtschaft, zur blinden Unterwerfung, fast zum Anbeten angehalten, ließen keinen Sinn für etwas Gute spüren, überall Verwilderung der Menschen und Gegenden. Ackerbesitzer, die nicht die kleinste Posthalterei übernehmen konnten — Gespanne, die kaum zum Ackerbau taugten — keine Wohnungen und Wirthshäuser zur Aufnahme der Reisenden und Postgüter. Aber am meisten drückend und abschreckend war der Mangel fast aller Handwerker für die nothwendigsten Bedürfnisse. Dies alles erschwerte das Gründen der Postanstalten. Mit Grauen und Entsetzen übernahmen die zu Finanz- und Justizstellen Ernannten den neuen Beruf wie eine Landesverweisung.

Und dennoch wurden die Schwierigkeiten und beinahe jedes Hinderniß durch wohl überlegte Entwürfe, durch die Geschicklichkeit der Vollführer und durch das Aufopfern beträchtlicher Summen beseitigt. Binnen wenigen Wochen waren Stadt-Obrigkeiten, Gerichtsstätte, Polizei- und Finanz-Verwaltungen, und jeder Beamte in Ausübung seines Berufs, die erforderliche Besatzung in jedem Ort.

Durch diese Schöpfungen entstand neben dem schon vorhandenen Hauptcours von Berlin durch Pommern (Danzig vorbei), nun eine zweite, 3½ Meile kürzere Hauptpost durch

den Negbistritz über Marienwerder nach Königsberg, 84 Meilen lang mit ihren Seitenposten und 15 immediaten Postämtern, ein Cours, der ebenfalls, wie jener alte, ganz Deutschland mit Kur-, Lief- und Rußland verband.

Schon am 1. October (1772) also 17 Tage nach der Besitznahme, ward der neue Postweg von befrachteten und mit Reisenden völlig besetzten Haupt- und Bei-Postwagen befahren, jeder Postbeamte war in Thätigkeit, alles in Ordnung wie im alten Lande. Denn schnell erbaute Fährten und fliegende Brücken — von Berlin aus nach den Standpunkten gesandte Wagen und Gespanne — erfahrene und umsichtige Männer in ihrem Fache, machten die Ausführung allein möglich. So ward in kurzer Zeit eine Schöpfung vollbracht, deren Werth und Wichtigkeit in der Ueberwindung aller Schwierigkeiten und in der Folge aus dem reichlichen Ertrage der Post-Einkünfte sich aussprechen.

§. 15.

Neues Post-Gesetzbuch, die Post-Ordnung.

Vorpommern bis zur Peene, Schlesien, Ostfriesland und Westpreussen hatten den Preussischen Staat nach und nach vergrößert, die Vermehrung der Postanstalten und Beamten nothwendig gemacht, und durch die Veränderung der Expeditionen und Berechnungen eine solche Menge von Vorschriften und großen Verordnungen für einzelne Fälle entstehen lassen, daß keine Uebersicht des Eingeführten und Aufgehobenen möglich war, besonders wenn jene bei der drängenden Abfertigung der Posten angewendet werden sollten. Ueberdies paßten die Vorschriften der alten Post-Ordnung von 1712 gar nicht mehr, ein neues Post-Gesetzbuch blieb folglich ein Hauptbedürfniß.

Dies höchst wichtige Werk mußte den Inhalt aller seit 70 Jahren ergangenen, noch anwendbaren Verordnungen in Ab-

schnitten, nach den Gegenständen geregelt, in bündig gefaßten Sätzen und dennoch das Wesentliche im ganzen Umfange enthalten. Es mußte das Postregal und die Post-Einkünfte sichern, den Unterschleifen und Eingriffen durch weise Verbote steuern und vorbeugen, die Gränzen der Gewährleistung (Post-S Garantie) genau bestimmen und im Allgemeinen die Dienstpflichten und Dienst-Ausübung der Postbeamten, sowie die Obliegenheiten der Unterthanen beim Gebrauch der Posten festsetzen. Diese Haupt-Gegenstände waren die Grundlagen der neuen Post-Ordnung, welche am 28. November 1782 durch die Unterschrift des Monarchen bestätigt, dem ganzen Reiche als Gesetz bekannt gemacht wurde.

Auf die ausführliche Zergliederung der Amtsgeschäfte eines jeden Postbeamten, also als Dienstbuch, konnte das Werk nicht gerichtet werden, weil dasselbe wie eine allgemeine Richtschnur, die Verhältnisse erörtern sollte, in denen das Publikum zum Postwesen steht und nur eine Uebersicht des Verfahrens gewähren, welches die Postbeamten zu beobachten haben.

Eben so wenig wurden die beiden Gegenstände — das Extrapostwesen und die Verpflichtung der Lohnfuhrleute in Bezug auf die Postanstalten — mitaufgenommen. Ersteres nicht, weil das Extrapostwesen zwar zur Aufsicht und Verwaltung der Ober-Postbehörde gehört und eben deshalb ein Zubehör des Postwesens ist, aber nur einen beschränkten Theil desselben, das Postfuhrwesen, ausmacht. Dies aber wird in jeder Hinsicht als eine Private-Unternehmung betrachtet, deren Gewinn und Nutzen aus den nur zufällig vorkommenden Extrapostfahrten allein dem Posthalter zufließen und gebühren. Darum bestehen denn auch besondere Vorschriften über diesen Zweig der Post-Anstalten, welche die Pflichten des Posthalters und die Gränzen der Forderungen enthalten, die dem Reisenden eingeräumt werden.

Der zweite Punkt, der das sogenannte Lohnfuhrwesen betrifft, mußte deshalb wegleiben, weil man nicht jedem Lohnfuhrmann, oder Jedem, der ein Gespann hält und mit solchem für Geld oder aus Gefälligkeit Reisende fortbringt, zumuthen kann,

sich das große Postgesetzbuch, einiger Stellen wegen, anzukaufen. Ueberdies ist dieser Nahrungszweig unabhängig vom Postwesen, befaßt sich zwar, wie letzteres, mit dem Fortschaffen der Reisenden und nichtpostmäßigen Pakete, jedoch ist der vom Verdienstgelde zu entrichtende Abtrag an die Postkasse den Zöllen gleich, die in jedem Staat gegeben werden müssen, und vertritt hier nur die Stelle einer Entschädigung für den Verlust, den die zum Reisen und Fortbringen bestimmten Postanstalten durch die Fuhrleute erleiden.

§. 16.

Besiznahme von Süd- und Neu-Ostpreussen.

In Polen lebten fort und fort die Magnaten, diese Besitzer großer Wojwodschaften, in Kämpfen des Erhebens und Niederdrückens. Jene erste Theilung und Verkleinerung ihres Vaterlandes im J. 1772 hatte sie nicht die Warnung für Spaltung und die ernste Mahnung zur Eintracht fühlen lassen, keiner der Reichen hatte im Dünkel die wichtige Lehre begriffen und beherzigt, was zum wahren Frieden diene und zu des Landes Wohlfahrt zu thun sey. Vergebens und unbeachtet blieben die Hinweisungen eines Fürsten Sapieha, eines Radziwił und Czartoryski (Starosten von Podolien) auf das Vergangene, um das Uebriggebliebene zu retten; vielleicht war Jeder der Genannten darauf bedacht, die Zahl der eigenen Anhänger zu mehrern, die Schwächern und Wankenden für sich zu gewinnen und durch Macht und Größe das Uebergewicht gegen die Widersacher zu erreichen und zu behaupten. Wahrscheinlich auch, daß die Politik der Nachbarn jene Spaltung und Erbitterung, den Partheißiß und das Streben nach der Alleinherrschaft im Geheim anfan-

und unterthelt, um ein zweites Schicksal Polens vorzubereiten und herbeizuführen.

Nach 21 Jahren trat es mit einer nochmaligen Theilung des geschmähten Landes ein, durch welche den 25. September 1793 der Krone Preussen Hochpolen, unter dem Namen Südpreußen, und die freien Städte Danzig und Thorn überwiesen wurden.

Nicht gedemüthiget und voll hohen Muthes errichteten zwar die tapfern Feldherren Kosciusko, Madalinski und Dombrowski am 24. März 1794 in Krakau einen Verein und drangen vor, das Vaterland zu retten und zu befreien, die verlorne Unabhängigkeit und die Wiederherstellung eines Königreichs zu erkämpfen, aber ihre geringen Streitkräfte erlagen der Macht Rußlands, Oesterreichs und Preussens. König Stanislaus entsagte den 25. September 1795 in Grodno der Krone Polen, endigte somit allen Zwiespalt und vollführte die Auflösung des sonst so furchtbar gewesenenen Reichs der Pfasten und Jagellonen.

Preussen übernahm die Gebiete von Warschau und Bialystok, letzteres unter dem Namen: Neu-Ostpreussen. Drei große Postcoursse wurden errichtet:

von Berlin über Posen, Warschau und Bialystok nach Grodno....121 Meilen,

von Breslau nach Warschau....52 Meilen, und

von Königsberg nach Warschau 46½ Meilen,

im Innern dieser Provinzen 225 Postverwaltungen, 104 verschiedene Posten auf mehr als 450 Meilen und Postenlinien von Amsterdam und Paris bis Moskau, und von Danzig über Warschau und Wien nach Italien.

B. Merkwürdiges Entstehen einiger Post-Anstalten.

§. 17.

Erste reitende Post in Pommern und

Botenpost in Ostpreussen.

Wahrscheinlich bald nach der Errichtung des Hansabundes (1241) nahm der denkwürdige Botengang, oder die Kaufmanns- post, von Amsterdam über Bremen, Hamburg, Lübeck, Rostock, Demmin, Anklam, Stettin, Danzig und als in diesem und dem folgenden Jahrhundert — in den Zeiten des mächtigen Ritters Ordens der Marianer, Städte und Burgen waren erbaut worden — weiter über Königsberg, Libau, Mitau bis Riga, 234½ Meilen (s. Deutschland, Abschn. II. S. 92) den Anfang. Die Herzoge von Mecklenburg und Pommern gestatteten schweigend das Durchgehen.

Auf einem Theil dieses Courses besorgte der Königsberger Bote die dortigen und die mit dem Boten aus Riga eingegangenen Briefpakete nach Danzig, wo er seine eigene Ablage hatte, den Königsberger Keller genannt. In diesem theilte er die mitgebrachten Briefe aus, nahm die ausgegebenen an und ging mit den ihm vom Danziger Stadthoten aus Stettin eingehändigten Briefbunden zurück nach Königsberg, von wo die ins Kur- und Liefländische bestimmten Briefe von dem wartenden Boten aus Riga auf der Rückreise mitgenommen wurden. In späterer Zeit war in Danzig, mit Bewilligung des Magistrats, ein Kurfürstlich Brandenburgischer Botenmeister angestellt worden, der den Königsberger Boten abfertigte und das Ausgeben und Empfangen der Briefe besorgte, auch das Porto berechnete. Sein Geschäftszimmer wurde die Postbude genannt; das Ablager im Keller hatte aufgehört.

Auf Befehl der Kurfürstlichen Regierung in Königsberg wurde vom J. 1646 an; die Post von Danzig über Königsberg bis Memel und Riga reitend besorgt, der Postmeister Becker in Riga hatte die Verwandlung der Post, auf den Antrag der Kaufleute, in Vorschlag gebracht (S. S. 170).

Im J. 1648 verweigerte der Magistrat in Danzig die Einlassung des Königsberger Postreiters in die Stadt und verlangte das Wechseln der Briefpakete in dem Gränzorte Marmel auf der Danziger Mehrung (Erdbzunge), um das Porto bis dahin zu bezahlen. Zwei Jahr nachher, am 8. August 1650, erschien sogar der Danziger Postmeister Salzsieder in Königsberg, errichtete dort, ohne Anfrage und Erlaubniß der Stadt-Obrigkeit, ein eigenes Brief-Aufnahme- und Ausgabe-Comtoir, und Danziger Postillone versuchten, bei Brandenburg (3 Meilen vor Königsberg) durchzuschleichen, um heimlich Briefbunde an den Salzsieder zu bringen. Man verhaftete diesen und die Ertrappten. Die Unterhandlungen verzögerten sich bis 1653, bis wohin jene Stadt-Obrigkeit mit Drohungen und bössartigem Starrsinn ihre eingebildete Befugniß behauptete.

Als aber in jenem Jahr Friedrich Wilhelm — nach dem Tode Bogislaw's XIV. des letzten Herzogs von Pommern, und dem mit Schweden abgeschlossenen Gränzvergleiche gemäß — zum Besiß von Hinterpommern gelangte, ließ er im Anfange des Jahres 1654 plößlich den nach Stettin durchgehenden Danziger Postboten anhalten, ihm die Briefpacke abnehmen und solche durch seine landesherrlichen Postillone nach und von Stettin zurück bringen, denn damals wurde schon diese Hamburg-Rigaer Botenpost von 5 zu 5 Meilen durch reitende Boten (Postreiter) besorgt.

Diese Maßregel brachte den Magistrat in Danzig zur Sonnenheit und zum Vereuen seiner Eingriffe in das Kurfürstliche Postregal, seiner unklugen Vorladung eines diesseitigen Unterthanen zum gerichtlichen Verhör, und des Zurückweisens des Königsberger Boten seit 1648. Die in den Jahren 1654 und

1655 eingeleiteten Verträge bestimmten endlich, daß in Narmel an der Ostpreussischen, und in Buzkow an der Pommerschen Gränze die Brief-Felleisen gewechselt werden, und das Porto zwischen beiden Orten dem Magistrat vergönnt seyn solle. Der Kurfürst ließ sofort in Pommern eine regelmäßige Reits-Post einrichten, welche sich in Buzkow und Narmel an die Danziger, und in Stettin (damals schwedisch) an die Hamburger anschloß.

Die Zurückweisung der Danziger Boten und der Uebergang der Post zwischen Danzig und Stettin an Kur-Brandenburg, waren dem Magistrat, besonders dem Kaufmannsstande, in Hamburg sehr schmerzhaft, weil Beide die vormals selbst besorgte Postverbindung nicht ferner durch eigene Boten bewerkstelligen, und dadurch einer fremden Macht und fremden Gewinnspähern die Kenntniß ihres Briefwechsels und Verkehrs entziehen konnten. Sie befürchteten das Eröffnen ihrer Briefe und das Bekanntwerden ihrer Handelsörter und Waarensendungen, mithin allen Nachtheil ihres fortschreitenden Erwerbs und Glücks. Sie verhehlten auch keineswegs die genannten Besorgnisse in gut und faßlich eingekleideter Rede und baten den Kurfürsten in mehreren Vorstellungen um das Belassen der vorigen Verfassung. Der Bescheid ward jedoch stets wiederholt, daß jedem Landesherrn das Recht zustehe, keine fremde Postanstalt in seinem Staate zu dulden.

Auch in Preussisch Litthauen wurde das Botenwesen besser eingerichtet, denn im September und October 1652 wurden in den Städten Insterburg, Tilsit und Gumbinnen, und in den Aemtern Botenposten, unter dem Namen: Aemter-Posten eingeführt und darum so genannt, weil die Briefe mehrentheils von den Dorfschulzen selbst von Amt zu Amt befördert wurden, die Aemter von jeder Hufe Land 1 Thaler Abtrag zum Unterhalt der Kurfürstlichen Boten zahlten und Letztere als Inassen von allen Amts- und Frohdiensten frei waren.

Preussisches Postwesen in Hamburg.

Seit den frühesten Zeiten besaßen Hamburgs Nachbarstaaten jeder schon ein eigenes selbstständiges Post-Comtoir in dieser Handelsstadt. Unter diesen Comtoirs war das Dänische das kleinste und unbedeutend, es trieb sein Wesen in einem Keller. Bis zum Jahre 1723 waren die fremden Postgewölbe (Poststuben) von außen durch einfache Bildstücke in Stein, oder Stuckmasse bezeichnet, z. B. das Kaiserliche, eigentlich Thurn- und Taxische, mit der Figur eines zweiköpfigen Adlers, das Dänische durch einen Elephanten, das Preussische durch einen schwarz bemalten Adler u. u. In jenem Jahre aber ließen einige Postbehörden die steinernen Postbezeichnungen wegnehmen und in deren Stellen große Tafeln mit dem ausgemalten vollständigen Wappen ihres Landes aufhängen, so auch Preussen.

Für die Stadt selbst bestand im vorvorigen Jahrhundert kein eigenes Postamt, sondern für jeden Cours z. B. nach Bremen, Eöln a. d. Spree (Berlin), Pommern, Schweden u. u. war ein besondrer Botenmeister, der seine Stelle entweder vom Magistrat gepachtet, oder von seinem Vorgänger erkaufte, oder geerbt hatte. In diesen beiden Fällen gehörte jedoch — zur Ausübung des Amtes selbst — die Einwilligung des Senats und der Kaufherren (Kaufmanns-Ältesten).

Im Anfange jenes Jahrhunderts wurden alle diese Neben-Anstalten vereinigt und zu einem Stadt-Postamt gebildet, denn im J. 1637 meldet der Stadt-Boten (Post-)meister Balthasar Lange dem Kurbraunschweigischen Boten (Post-)meister Veit Frischmann in Eöln (Berlin), daß er die empfangenen Briefe ausgetheilt und den Kurfürstlichen Kanzlei-Postboten abgefertigt habe. Nach 2 Jahren (1639) antwortet eben der Lange, daß ihm das rückständige Kurbraunschweigische Gehalt ausgezahlt worden sey, der Stadt-Postmeister stand folglich im Solde und Amt des Kurfürsten. Nach dem Absterben dieses

dieses Postmeisters (1641). erbot sich dessen Nachfolger Dietrich Gerbrand, die Kurbrandenburgischen u. Briefe und alle Schriftpakete (nach Holstein, Dänemark, Schweden) besorgen zu wollen. Es wurde genehmiget.

Zu bemerken ist die Verordnung Friedrich Wilhelms vom 7. December dess. J., daß in der geheimen Kammer-Kanzlei (zugleich Postgeschäftszimmer) die ab- und eingehenden Briefpakete gewogen, der Befund in Büchern und Rechnungen eingetragen und die Ankunfts- und Abgangszeit des Boten genau verzeichnet werden sollen, damit die Rechnungen des Hamburger Botenmeisters mit den Berliner Registern verglichen werden könnten. Also eine erneuerte Vorschrift des Kurfürsten Johann Sigismund v. 20. Junius 1614. Diese Einrichtungen gaben Veranlassung zu dem einige Jahre nachher eingeführten Encartiren eines jeden Briefes.

Der dreißigjährige Krieg hatte aufgehört, die Bedingungen des Münster-Osnabrücker Friedenschlusses (1648) mußten erfüllt, die 5 Millionen Thaler Contribution an Schweden bezahlt, die Handelsverbindungen wieder hergestellt und, diese zu befördern, sollte der Postenlauf vermehrt werden. Diese in der Ausführung sich durchkreuzenden Gegenstände vergrößerten den damals über Hamburg gehenden Briefwechsel, die bisherigen wenigen Boten vermochten nicht, die große Anzahl der starken Briefbunde schnell fortzubringen.

Dies bewog den Kurfürsten, beim Senat der Stadt die Einwilligung in die Einrichtung einer reitenden Post zwischen Berlin und Hamburg anzutragen, wogegen die dortigen Einwohner diese Post benutzen könnten, ihre Briefe schneller nach Preussen, Kur- und Liefland, Polen und Schlessien über Berlin zu senden. Der Ausgang war nach Wunsch und Antrag; der Magistrat bewilligte sogar im J. 1656, daß der Stadt-Postmeister, jener Dietrich Gerbrand, als Kurbrandenburgischer Postmeister vereidigt würde, was im August d. J. geschah. So erhielt Kur-Brandenburg vor 176 Jahren eine Postanstalt in Ham-

burg, das bekanntlich 1613 vom Kaiser Matthias zu einer freien Reichsstadt erklärt worden war, mithin als solche, unbeschränkt Staats-Verträge schließen und Einrichtungen treffen konnte.

Friedrich Wilhelm vernahm manche unangenehme Ereignisse, die wegen des Gerichtsstandes und getheilter zweifachen Verhältnisse eines zweien Herren untergeordneten Beamten nicht ausbleiben konnten, weil gerade diese Doppelpflicht den Beamten nöthigte, zuweilen den Obliegenheiten gegen den Einen oder den Andern seiner Obern entgegen zu treten. Darum wünschte der Kurfürst ein eigenthümliches, von der Gerichtsbarkeit und Aufsicht des Magistrats ganz unabhängiges Postwesen dort zu besitzen, wie andre Nachbarstaaten ein solches dort besaßen. Er ertheilte deshalb vorläufig dem Postschreiber Benzhardt, (einem Schwiegersohn des nach des Erbbrands Tode, bestellten Stadt-Postmeisters Lüders) die Anwartschaft auf das in Hamburg errichtete Kurbrandenburgische Postamt.

Den 18. Januar 1704 starb Lüders, und Benzhardt trat, Kraft der Anwartschaft, als wirklich nun Königlich Preussischer Postmeister auf und in das erledigte Amt, weil man voraussetzte, daß der Senat auch ihn zu seinem Stadt-Postmeister annehmen würde. Doch Benzhardt war, was man in Berlin zuvor nicht wußte, ein Schwedischer Vasall, und als solcher nicht der Stadt-Obrigkeit, sondern nur dem dortigen Schwedischen Domkapitel unterthänig.

Die Erzbischöfe in Bremen hatten nämlich seit den ältesten Zeiten den Besitz des Doms in Hamburg behauptet, überließen aber ihr Recht — dem Westphälischen Friedensschlusse Artf. X. §. 7. gemäß — der Krone Schweden, dessen König war folglich weltlicher Bischof und Ober- und Schutzherr des Domkapitels (*Summus Episcopus, Protector Capituli ita et iurium illius*). Dies Kapitel bestand aus solchen Hamburger Bürgern und deren Kinder, welche durch die Rechte und Befugnisse des Domkapitels von allen bürgerlichen Lasten und der Gerichtsbarkeit des

Magistrats frei blieben. Alle Einwohner, welche zu diesem Kapitel gehörten, wurden Schwedische Vasallen genannt, waren nur durch das beschworne Ausüben der Achtung und des Gehorsams gegen das Kapitel gebunden, und konnten durch eine unzweideutige Verzichtleistung auf Unterstützung und Gerechtsame, wieder abgehen. Ein Hamburger Bürger konnte sogar Bürger bleiben und dennoch Vicarius beim Kapitel seyn, auch Pfründen und Stiftsstellen besitzen, jedoch ohne Befreiung von den städtischen Abgaben und Lasten y).

Die Börsen:Ältesten nahmen den Wenzhardt, als einen fremdherrlichen Einwohner, nicht an und erwählten den verarmten Kaufmann Adolph Moller zum Stadt:Postmeister. Preussen bestand auf die Bestellung des Wenzhardt und König Friedrich IV. von Dänemark verlieh demselben auch sein Postwesen, denn die damals mächtigen Dänen betrachteten Hamburg als ihre erb:unterthänige Stadt und wollten sie nicht als deutsches Reichsmitglied. anerkennen.

Alle Gegenreden und Verwendungen des Magistrats wurden mit dem Ausspruch zurückgewiesen, daß, da die Stadt fremden Fürsten die Ausübung des Postwesens gestattet habe, solche auch dem Preussischen Monarchen eingeräumt werden müsse. Der Senat fügte sich in den Willen des Königs. Wenzhardt wurde mithin durch die Bestallung vom 18. Februar 1704 der Erste unabhängige Preussische Postmeister in Hamburg.

Der Fürst von Loris befürchtete eine Schmälerung der Einkünfte seines dortigen Reichs:Postamts. Die Preussische Postanstalt durfte er nicht anfechten, weil in frühen Zeiten manche seiner Vorschritte vom Preussischen Hofe waren zurückgewiesen worden. Er wendete sich daher an seinen Beschützer, den Kaiser Leopold, der vom Könige Friedrich von Dänemark beehrte,

y) Der Dom mit dem Kapitel kam nachher an Kurfürstenthum Hannover, das ihn nach der Entschädigungs:Acte vom 25. Februar 1803, §§. 4 und 27. an die Stadt Hamburg abtrat, wodurch jene Vasallenschaft von selbst aufhörte.

dem Benzhardt die Dänische Postmeisterstelle zu nehmen. Der Monarch antwortete jedoch unterm 6. October (1704) in sehr verbindlichen Ausdrücken, daß ihm als Herzog von Holstein und jedem Reichsstande die Ausübung des Postregals zustehe und schon vor dem dreißigjährigen Kriege zugestanden habe, in welcher Periode doch erst das Tarische Postwesen in den Niedersächsischen Kreis eingeführt worden sey. Er erkenne Hamburg nicht als eine freie Reichs-, sondern als seine ihm unterthänige Stadt, er werde sich daher nichts vorschreiben lassen und keine Beeinträchtigung dulden.

Der Oesterreichische Hof schwieg, Taxis stellte jeden weitem Versuch ein und Preussen blieb fortan im ungestörten Besiz seines Postwesens in Hamburg.

§. 19.

F a h r e n d e P o s t z w i s c h e n S t r a l s u n d , S c h w e d e n u n d H a m b u r g.

König Karl XI. von Schweden hatte durch den Friedensschluß zu Fontainebleau — 2. Januar und 2. September 1679 — zum Theil seine verlorenen Länder wieder erhalten und sich mit seinen mächtigen Feinden, Dänemark, Brandenburg und Hannover versöhnt. Auf dem Reichstage 1680 gründete er seine Alleinherrschaft, lösete die von seinen Vorfahren verpfändeten Krongüter ein, und setzte die National-Miliz auf einen ansehnlichen Fuß.

So gesichert, benutzte er die Macht und Friedensruhe, den gesunkenen Handel in seinen verheerten Staaten zu beleben, besonders aber einen Verkehr mit dem nahen, blühenden und reichen Hamburg durch ein engeres Verhältniß zu gründen. Es konnte zu einem Handelsverein zwischen seinem verarmten, fast verödeten Vorpommern und jener ersten der Reichs- und Handelsstädte führen, wenn eine fahrende Post von der Hauptstadt Stralsund dahin eingerichtet und dadurch das noch immer gefürchtete Däner

mark umgangen würde. Eine Schiffspost von Schweden nach Stralsund sollte sich an jenen Cours anschließen und der noch feindlich gesinnte Nachbar in Kopenhagen hienach ganz außer Mitwirkung bleiben.

König Karl ersuchte deshalb in einem Schreiben aus Stockholm vom 7. März 1684 den Herzog Christian Ludwig I. von Mecklenburg-Schwerin, zu vergönnen, daß eine schwedische fahrende Post von Stralsund nach Rostock fahre, wo sie sich an die schon vorhandene Post von Stettin über Rostock nach Hamburg anschließen solle. Die Fahrten würden von jedem landesherrlichen Postillon bis zum beiderseitigen Gränzort Behrenshagen geschehen und von Stralsund die Weiterfahrt mit Yachten nach Schoonen vollendet werden. So waren der Plan und Vorschlag, der Herzog bewilligte die Ausführung, die Post ward eingerichtet.

Stets im Streit mit den Landständen, sich wenig bekümmend um das Beste seiner Unterthanen, hatte der Mecklenburger Fürst, nahe am Schlusse des Jahrhunderts, den Postcours — soweit dieser durch das Mecklenburgische ging — an Karls Thronfolger den wilden, streitsüchtigen Karl XII. abgetreten. Dieser verließ, bald nach seinem Regierungs-Antritt, der von ihm begünstigten Familie von Rosenkranz, das ganze Postwesen in Vorpommern, mithin auch den Stralsund-Rostocker Cours, zu einem erblichen Eigenthum.

Karls unglücklicher Feldzug gegen Rußland, sein Krieg mit Dänemark und Polen, sein Bedrängniß in dem belagerten Stralsund und seine Flucht nach Schweden am 19. December 1714 hatten sein Vorpommern von aller Hilfe entblößt, es war sich selbst überlassen. Der Dänen-König ließ sogleich jene Stadt und das ganze Land besetzen, auch das Postwesen für seine Rechnung verwalten. Das Lehn-Eigenthum derer von Rosenkranz ward aufgehoben.

Durch den Frieden zu Stockholm vom 21. Januar 1720 mit Preussen, erhielt Schweden den Theil von Vorpommern zwischen der Ostsee und dem Peenestrom zurück, den südlichen Theil behielt

Preussens König, Friedrich Wilhelm I. zur Schadloshaltung für sich. Die uralte Fahrt des Hamburg-Stettiner Botenwagens wurde in eine geregelte fahrende Post von Stettin über Anklam und Demmin nach Rostock verwandelt, von wo sie mit jener Stralsunder Post vereinigt, nach Hamburg geht.

In diesem Zustand verblieb das Schwedisch-Pommersche Postwesen bis 1815 als dem Tausch-Tractat gemäß, Preussen das übernommene Herzogthum Lauenburg an Dänemark abtrat, und dagegen das von Schweden an Letzteres abgetretene Vorpommern erhielt. Jene Stralsunder Post dauert in ihrem ursprünglichen Wesen noch fort und geht von Stralsund über Damngarten (Gränze), Ribnitz, Rostock, Doberan, Kröplin, Neu-Buckow, Bismar, Grevesmühlen und Lübeck nach Hamburg, 33 Meilen.

Um diese Provinz, Neu-Vorpommern genannt, mit den südwestlichen Gegenden und mit Hamburg, zum schnellern Betrieb des Ostsee-Küstenhandels, zu verbinden, wurde 3 Jahr nachher, am 1. Januar 1818 eine reitende Post von Stralsund über Demmin nach Stettin angelegt, wo sie sich mit der reitenden Post von Stettin nach Hamburg hinwärts vereinigt, und zurück von derselben trennt.

§. 20.

Cours von Leipzig über Cassel und Münster nach Holland.

Durch Nürnbergs allmähliges Sinken seiner Wichtigkeit im Zwischenhandel Italiens und den Städten an der Nordsee erhob sich Leipzig, von jeher eine der beträchtlichsten Kaufmannsstädte im Mittelpunkte zwischen Süd- und Norddeutschland, sogar im mittelbaren Verkehr mit Holland.

Dem Ober-Postmeister Gottfried Egger in Leipzig war es im J. 1680 gelungen, eine Kursächsishe Landespost über Merseburg und Quedlinburg — dies damals unter Sächsischer

Schutzherrschaft — und in Verbindung mit der Carlsschen (Reichs-) Postanstalt in Braunschweig, nach Hamburg zu errichten. Sein Unternehmungsgeist leitete ihn, auch einen Cours nach Holland möglich zu machen. Vorläufige Verabredungen mit den Ober-Postbehörden in Hessen, Paderborn, Münster und Arnheim waren zwar getroffen und die Sache vorbereitet worden, aber Eggers' früher Tod (1684) hemmte die Ausführung.

Jedoch bald nach dem Anfange des vorigen Jahrhunderts hatten der Burgemeister und Postcomtoir-Inhaber Bouricius und dessen Sohn in Arnheim, mit dem Fürstbischöflichen Postmeister von Hartmannsdorf in Münster die Errichtung einer fahrenden Post zwischen beiden Städten verabredet und veranstaltet. Die Postwagen kamen einander bis Vorken entgegen, übernachteten hier, wechselten die mitgebrachten Personen, Briefbeutel und Poststücke und gingen mit den hier übernommenen Reisenden und Frachten nach dem Abfahrtsorte zurück.

Wenige Jahre waren verflossen, so erregte diese Anstalt schon die Aufmerksamkeit der hessischen und sächsischen Postämter, welche durch ihre Anfragen und Anträge den v. Hartmannsdorf stimmten, in Gemeinschaft mit den beiden Bouricius sich in Verhandlungen einzulassen. Der Anschluß an diese Post war längst der Wunsch des verständigen Ober-Postmeisters Christian Leonhardi, Eggers' Nachfolger im Amt und in dessen Plänen. Nach manchen Berathungen mit den Postdirectoren in jenen Ländern, entstand denn im Julius 1712 der nachmals so bedeutend gewordene Postcours von Leipzig über Merseburg (Seitenposten nach Halle und über Weißenfels nach Raumburg), Weißensee (von hier eine reitende Post über Frankenhausen und Nordhausen), Langensalza, Mülhausen, Cassel (26½ M. von hier eine fahrende Post über Gießen und Wehlar nach Frankfurt a. M.) Paderborn nach Münster (18 M.) von hier getheilt, der eine Zweig zu Lande über Vorken, Bocholt, Doeburg, Arnheim, Amersforth und Maarden nach Amsterdam (23 M.) überhaupt 674 Meile." Der andre Zweig von Münster zu

Wasser mit der Kanal: oder Schiffs: Post bis Marhafen, weiter zu Lande bis Zwoll, und von hier auf der Zuidersee nach Amsterdam. Sie blieb 8 Tage unterwegs, das Personengeld betrug 5 Groschen für die Meile und 82 Thaler 2 Gr. für die ganze Fahrt.

Nach $1\frac{1}{2}$ Jahren ward sie durch die Verordnung vom 6. April 1714 in ihrem Wesen sehr verbessert, die neuen Einrichtungen begannen den 11. desselben Monats.

Der zwischen den betheiligten Unternehmern am 20. October 1716 in Leipzig geschlossene Societäts-Vertrag befestigte die Sicherheit und Fortdauer und bestimmte, daß Wanfried die Gränzstation zwischen Sachsen und Hessen seyn sollte. Der Zweck der Anlage war — und ist noch jetzt — ganz Sachsen mit Hessen, Brabant, Holland und dem westlichen Europa zu verbinden. Die vier Unternehmer hatten die Besorgung getheilt, Sachsen nämlich die von Leipzig bis Wanfried, Hessen die von Wanfried bis Paderborn, Münster von Paderborn bis Arnheim, und der Postmeister Bouricius von Arnheim bis Amsterdam.

Diese Post gerieth jedoch im Anfange des siebenjährigen Krieges in Verfall, denn gerade die Länder, durch welche jene Post ihren Lauf nahm, wurden von den französischen Heeren wie ein Beuteland behandelt. Die ungemein hohen Portosätze für Gelds und Paketsendungen, das überaus langsame Fahren, das öftere Anhalten und Stilllager unterwegs, besonders aber das wohlfeile und schnelle Befördern auf andern Coursen, wenn auch auf einigen Umwegen, schreckten Absender und Reisende ab. Die Unternehmer mußten folglich, um der Auflösung ihres Postwerks auszuweichen, durchaus andre Einrichtungen treffen. Sie traten zusammen, führten eine geregelte Ordnung im Gange und ermäßigte Portosätze ein und so bestand bis 1808, als Preussen die Bisthümer Paderborn und Münster — laut des Reichs-Deputation:Hauptschlusses vom 25. Februar — zur Entschädigung der an die Republik Frankreich abgetretenen Cleveschen Länder, und als

Zuwachs seiner Provinzen, erhielt und den Paderborn: Münsterschen Theil des Courses mit übernahm.

Mit diesem veränderten Besitzstande hatte zwar die Fortdauer der Verhältnisse zwischen den Unternehmern an den Endpunkten des Courses — Sachsen und Holland — aufgehört, aber die beiden Nachbarstaaten, Preussen und Hessen, bestimmten das Verbleiben der Post, mithin deren Verbindung, Unterhaltungskosten, Kartenschlüsse und das Zuführen der Briefe. Der fast 120 Jahr alte Cours selbst erhielt also im Wesentlichen keine Veränderung, weil Zweck und Anstalten dieselben blieben. Die Courslinie, von welcher Preussen beinahe $\frac{2}{3}$ besitzt, enthält in der Länge 84½ Meilen, folglich etwas mehr als die von Berlin bis Eöln. Zum Befördern und als Antheil dieser Post gehören gegenwärtig dem Staate Sachsen die Strecke von Leipzig bis Merseburg — Preussen die von Merseburg bis Wizenhausen und von Warburg bis Elten — Hessen die Mittelstrecke von Wizenhausen bis Warburg — und Holland das Ende von Elten bis Amsterdam.

Während der kaum sechsjährigen Dauer des längst untergegangenen Königthums Westphalen (1807—1813) erlitt der Cours manchen Wechsel, auch manche unnütze Zuthat durch Seitenposten. Doch alle diese Aus- und Zuwüchse wurden, nach vollbrachter Entfernung jener überflüssig gewordenen Postverbesserer aus Frankreich, ebenfalls als ganz entbehrlich und kaum die Ausgabe deckend, aufgehoben.

§. 21.

Reitende Post von Minden nach
Bremen und Emden.

Zwischen der Vormünderin: Regentin von Ostfriesland, der vermittelten Fürstin Christine Charlotte, und den Landständen, die sich mehrere Vorrechte zueignen wollten, herrschten seit

dem ersten Landtage (1666) viele Irrungen. Kaiser Leopold wies zwar die Stände zur Ruhe, diese aber baten die Generalstaaten von Holland um Schutz und Vermittelung.

Der von den Streitführenden eingegangene Vergleich blieb nicht lange in Kraft, denn 1672 brachen in den Nachbarstaaten Unruhen aus, die Regentin veranlaßte die Stände, zur Sicherheit des Landes einige holländische Truppen und davon 300 Mann Besatzung in Emden aufzunehmen, versagte aber schon im folgenden Jahre den versprochenen Beitrag zu den Unterhaltungskosten, und ließ sogar Fuß- und Reitervolk aus Münster gegen die Landstände einrücken. Diese, besorgt um ihre Freiheit und wegen Bedrückung, baten 1677 den Kurfürsten Friedrich Wilhelm den Großen um Beistand. Der Kurfürst schickte sogleich einige hundert Mann nach Ostfriesland, welche Emden und Greetsyl besetzten, auch wurden mit geheimer Zustimmung der Bedrängten, einige Compagnieen Marine-Soldaten errichtet, und durch diese Anordnungen fester Fuß in beiden Städten gefaßt.

Zwei Jahre vorher (1675) ward vom Kurfürsten der Rathsherr Benjamin Kaulé (aus Widdelburg auf Zeeland) zum Director der gegen Schweden (wegen seines feindlichen Einfalls in Pommern) und gegen Spanien (wegen vorenthaltener Subsidien) ausgerüsteten Brandenburgischen Seemacht angenommen, die ohne erhebliche Vortheile viel kostete. Kaulé, der dem für Seemacht und Seehandel sehr gestimmten Kurfürsten die Errichtung eines Brandenburgischen Handelsvereins und einer Niederlassung in Afrika als sehr vortheilhaft geschildert hatte, erhielt dazu den Auftrag. Der mitgesandte Capitain Blonk schloß einen Vertrag mit den drei Oberhäuptern von Montfort, Accada und Taccawary auf der Goldküste, und 1682 wurden das Fort Friedrichsburg und noch zwei kleinere erbauet und besetzt. Die Handelsgesellschaft besaß nun feste Plätze in Afrika und der Freibrief vom 18. November 1682 begünstigte jedes Unternehmen. Die Versammlung der Oberherren dieses Vereins war Anfangs in

Greetshl, dem eigentlichen Hafen:Ort, in der Folge abwechselnd in Emden.

Der Schriftwechsel des Kurfürsten theils mit dieser seiner Aufmerksamkeit so wichtigen Anstalt, theils mit den Anführern seines in Ostfriesland stehenden Heeres, besonders mit der Besatzung in dem für den Handel Brandenburgs so wohlgelegenen Emden und Greetshl, wurde durch die Amsterdamer Botenpost über Oldenburg und Bremen bis Hamburg äußerst langsam befördert, weil wegen des fehlenden Zusammentreffens der Posten, die Briefpakete in Oldenburg, Bremen und Hamburg hin und zurück einige Tage liegen bleiben mußten.

Diese Verzögerung bestimmte den Kurfürsten, neben der ihm unzuverlässig scheinenden Reichs: oder Taxischen Post, eine eigene reitende Post von Minden nach Bremen veranstalten zu lassen und den Stadt:Boten: (Post:) meister Hermann Daring in Bremen zum Kurfürstlich Brandenburgischen Postmeister anzunehmen. Dieser besorgte vom 1. Julius 1687 relais:weise durch eigene Postillone alle Briefe von dort über Delmenhorst, Oldenburg und Leer nach Emden und zurück. Auch der Landgraf Karl von Hessen: Cassel hatte schon am 13. Junius Kurbrandenburgische Stationen in seinen Hofsachen Ämtern Ucht und Bassum bewilliget.

Schon seit frühen Zeiten bestand, wie vorgedacht, auf eben dem Wege eine Kaiserliche oder Taxische Post, die sich von Hamburg bis Ostfriesland erstreckte. Der Fürst von Taxis, als Reichs:General:Erb:Postmeister von Deutschland, aufgeregt von dem Eingriff des Kurfürsten in sein Reichs:Postregal, reichte zwar Einsprüche bei dem Kaiser Leopold I. und dem Reichs: Hofrath ein und bewirkte Pönal:Mandate gegen den Daring in Bremen. Da dieser in seinem zweifachen Amte, als Stadt: und als Kurbrandenburgischer Postmeister, von jenen Kaiserlichen Verboten keine Kenntniß nehmen wollte: so blieben die Strafurtheil ohne Wirkung und die Kurfürstliche Post unter der Benennung: Feldpost, im Gange.

Auch eine fahrende Post auf eben der Straße ward zu Stande gebracht. Der Kurhannoversche Boten: (Post:) meister Johann Heinrich Brehmer in Bremen hatte für seine Rechnung, ohne Erlaubniß des Magistrats, jedoch mit Einwilligung seines Obern, des Erb: General: Postmeisters, Grafen von Platen in Hannover — statt der Botenpost nach Minden — seit dem 8. Februar 1689 eine fahrende Post in Gang gebracht, auch bald nachher den Kurbrandenburgischen Postmeister Schröder in Minden zum Theilhaber angenommen. Das Fuhrwerk, ein vierspänniger Leiterwagen mit 9 Sitzplätzen, wurde durch Bauern:Vorspann fortgebracht.

Zehn Jahr nachher, den 18. August 1699, nahm der Kurfürst Friedrich III. von Brandenburg (Friedrich I. König von Preussen seit 1701) diese Posten an sich, weil sie als Privat:Anstalt dem landesherrlichen Regale entgegen stand. Eben darum wurde auch der Stifter dieser fahrenden Post, jener Brehmer, von der Theilnahme ausgeschlossen, und die Abfertigung dem neuen Stadt:Postmeister Kiffelmann in Bremen übertragen.

Das Reichspost:Generalat, aufmerksam auf den Wachsthum des nun Preussischen Postwesens, richtete 1702 seine Verfolgung gegen den Magistrat in Bremen, als eine dem Kaiser und Reich untergeordnete Behörde. Besonders beschwerte sich der Fürst von Taxis, daß seinen Posten die Briefe nach und aus Ostfriesland dadurch entzogen würden, daß die dortigen Landstände, in der Streitsache mit dem nun volljährigen Landesherrn, ihre an den Kaiserlichen Hof gerichtete Schreiben unter Einschluß (Couvert) an den Preussischen, zugleich Stadt:Postmeister schickten, dieser das Weiterfenden besorge, das Porto vorschiesse, und — was ganz ungewöhnlich sey — sich die jährliche Erstattung seiner Porto:Auslage gefallen lasse.

Der Magistrat erbat den Beistand des Königs von Preussen, der ungesäumt in einem Schreiben vom 30. April 1703 dem Reichs:Hofrath in Wien gar deutlich zu Gemüth führte, daß,

nach der Urkunde Ferdinands II. vom 5. Julius 1624 und dem Gutachten des Kurfürsten-Collegiums vom 12. Januar 1637 *), die Reichsstadt Bremen allerdings die unbeschränkte Befugniß habe, ihr Postrecht geltend zu machen. Da gegen diese Erörterung nichts einzuwenden war, so hob der Reichs-Hofrath die schon verfügte Reichs-Execution auf.

Diese Preussischen reitenden und fahrenden Posten verblieben mit einigen Verbesserungen bis 1806, wo bekanntlich das Napoleonische Eroberungs-System alle Verfassungen und Anstalten theils ummodelte, theils ganz auflösete, und die milden Kaiserlich-Französischen Grundsätze und Einrichtungen durch sanftmüthige Sur- und Sous-Intendanten und friedsinige Gensdarmen dem unterjochten Nord-Deutschland zur freiwilligen Befolgung aufgedrungen wurden.

Die Provinz Hoya ist bekanntlich mit den Kurheßischen Enclaven — laut den Friedensschlüssen und Verträgen — mithin auch der Cours jetzt unter Königlich-Hannöverschen Hoheit.

§. 22.

H a u b e r : E x t r a p o s t : C o u r s .

Vor etwa vierhundert Jahren trat Leipzig auch dem großen Handels-Verein bei, der sich schon zwei Jahrhunderte früher in Hamburg und Lübeck zuerst ausgebildet hatte. Die Waarensendungen nach Leipzig, ganz Sachsen und Böhmen wurden oft so bedeutend, daß zuweilen die Frachten liegen bleiben mußten. Die

*) Wörtlich: „daß an allen Orten, wo keine ordinari (nämlich Tarifsche) „Posten durchgehen oder angestellt seyen, die Anordnung der reitenden oder „zu Fuß gehenden Boten der Städte billich zugelassen vndt denen Stän- „den selbst durch deren territoria solche Anordnungen zu machen, kraft „ihrer regalien, damit sie vom Reiche belehnt, heimzustellen seye“ &c. &c.

Elbschiffahrt war damals noch nicht geordnet und erst im Werden, also keine Stellvertreterin vorhanden.

Da verstand sich eine Gesellschaft Fuhrleute, gemeinschaftlich die Frachtgüter von Hamburg über Lüneburg, durch die Altmark nach Magdeburg und Halle zu bringen, auch Reisende in Kaleschen und Kaleschen zu befördern. Dieses Geschäfts wegen nannte man die Unternehmer Land:Gutscher (Kutscher) und Hauderer (Fuhrleute), ihre Wohnorte waren Magdeburg und Halle, der Weg, den sie stets befuhren, hieß der Hauder:Course.

Brandenburg und Sachsen hatten zwar versucht, als der Reichs:Freiherr von Taxis Stationen und reitende Posten errichtete, auch einen Postcourse auf jener Hauderstraße zu veranstalten, aber theils wußten die Fuhrleute:Vereine in Hamburg und Leipzig die Ausführung zu hintertreiben, theils besaßen Kur:Brandenburg und Braunschweig schon eigene Fahrposten nach Hamburg, welche durch eine Communionpost oder einen dritten Mittelweg nur einen Abbruch würden erlitten haben, überdies liegen auf der langer. Strecke zwischen Magdeburg und Uelzen nur Dörfer, welche keine Post:Einnahme darboten. Auch die Landes:Regierungen trugen zum Mißlingen bei, weil sie sich einander keinen Vortheil gönnten und deshalb stets neue Bedenklichkeiten und Erdörterungen in das Ausführen legten.

Die Fracht: und Reise:Fuhrherren wurden in der Folge durch den reichlichen Gewinn und den fast ausschließlich an sie gekommenen Erwerb sehr dreist und herrisch, unternahmen manchen Eingriff in die landesherrlichen Steuer: und Post:Rechte und erhöhten beträchtlich die frühern Zahlungsätze, besonders in den Meßzeiten. Die Beschwerden der Kaufleute und Reisenden mehrten sich, Ordnung und Bestimmung der Pflichten wurden gewünscht.

Kur:Brandenburg trat zuerst mit dem Edict vom 23. December 1698 ins Mittel, und befahl, daß jeder Fuhrmann, der das Güter: und Personen:Fahren auf dem Haudercourse betreibe,

loosen solle, um seine Reihesfolge zu bestimmen, sich bei einem dazu angesetzten Commissarius melden, seinen Namen in eine Rolle (Verzeichniß) einschreiben lassen, die Erfüllung der vorgeschriebenen Pflichten eidlich angeloben, das durch den Wagenmeister angesagte Fahren sogleich besorgen und an den Posttagen nur dann Personen und Frachtstücke fortbringen könne und dürfe, wenn die Post nach dem Ort, wohin er fahren wolle, völlig besetzt und beladen, auch 4 Stunden zuvor abgefahren sey.

Jeder Reisende mußte sich bei dem Commissarius melden, der in seiner Wohnung auch die von dem Fuhrmann fortzubringenden Pakete annahm, verzeichnete und in eine Karte (Fracht- und Personen-Zettel) schrieb. Der Fuhrmann in den Städten erhielt 6 Groschen, der auf dem Lande 4 Groschen für jedes Pferd und jede Meile, die Anzahl der vorzuspannenden Pferde bestimmte der Commissarius. Von jedem Thaler Verdienst entrichtete der Fuhrmann 1 Groschen Abtrag an die Postkasse des ersten Abfahrtsorts. Er durfte die ganze Reise nur mit demselben Gespann zurücklegen, mußte bei seiner Ankunft auf einer Poststation stets bei dem Posthause zuerst vorfahren, keine versiegelten Briefe und postmäßige Pakete (damals unter 20 Pfund wiegend) zur Bestellung mitnehmen, und seine Pferde dem Postmeister zur Besichtigung vorzeigen, um deren Tauglichkeit zu prüfen.

In der Mitte des vorigen Jahrhunderts erhielten diese Fahrten eine neue Bestimmung. Standespersonen und Reß-Reisende hielten es für ehrenrührig, sich mit schlechten Stadt- und Bauerpferden fortbringen zu lassen, und zeitraubend, unterwegs auf das Ausruhen und Abfüttern des Gespanns zu warten, sie nahmen daher von Magdeburg aus Extrapost-Pferde bis zur ersten Station, von wo sie mit frischem Gespann bis zum folgenden Umspannungsort weiter fuhren. So entstanden dieser Haubers-Extrapostcours und die Extrapost-Wechsel in Klüden, Quarnebeck und Jübar, welche noch vorhanden sind, um Reisende fortzubringen, die den geraden Weg von Magdeburg nach Hamburg nehmen wollen und eben keine schnelle Beförderung verlangen;

denn zwei Stationen liegen 5—6 Meilen, zwei andre über 3 Meilen von einander entfernt.

§. 23.

H a m b u r g : L e i p z i g e r C o u r s ü b e r M a g d e b u r g .

Mit der Besignahme des (säcularisirten) Erzbisthums und Herzogthums Magdeburg (1681) wurde zugleich eine reitende Post von Halle über Magdeburg bis Lenzen veranstaltet, wo sie sich an die durchgehende Berliner Post nach Hamburg anschloß. Bis zu jener Zeit hatte seit Jahrhunderten ein Stadt- oder Kaufmanns-Bote die Briefe und Pakete durch die Altmark, und über Magdeburg nach Leipzig zu Fuß und zu Roß, auch beim Anwachsen der Paketsendungen, zu Wagen besorgt.

Dieser Bote fuhr regelmäßig am Sonnabend Abend von Hamburg ab zu Wasser bis Hoop, von dort mit unterweges wechselndem Gespann und auf einem Bauernwagen, wenn Frachstücke vorhanden waren, über Lüneburg, Salzwedel, Gardelegen, Magdeburg, Calbe und Landsberg (in Sachsen) nach Leipzig. Hier traf er Mittwoch Abends, auch wohl zuweilen Donnerstag früh ein, verweilte bis zum Sonnabend Abend und kehrte zurück nach Magdeburg, von wo er mit einem städtischen Fuhrmann die Reise bis Hamburg vollendete und hier, wie in Leipzig, Mittwoch Abends, auch Donnerstag früh, eintraf, wenn die Wege schlecht waren. In jenem Landsberg wurde verweilt, um dem von Halle eintreffenden Boten die mitgebrachten Briefe und Päckchen auszuhändigen und die aus Halle dagegen von ihm zu empfangen. Zu welcher Zeit der Bote seine Reise zuerst fahrend verrichtete, ist nirgend bemerkt.

Im J. 1653 entstand der fast siebenjährige Streit zwischen dem Kurfürsten Friedrich Wilhelm und der Stadt Hamburg
über

über den gehinderten, vormals freien Durchgang der uralten Stadt- und Kaufmanns-Botenpost von Hamburg durch Hinterpommern nach Danzig und Königsberg (S. 17. S. 207). Der Magistrat drohete, daß er die Kurbrandenburgische Postanstalt in Hamburg nicht ferner dulden würde, wenn seinem Danziger Boten das freie Durchgehen nicht gestattet werden sollte. Hierauf erklärte der Kurfürst am 30. November 1660, daß, wenn der Senat sich erdreisten möchte, seine Drohung zu erfüllen, sodann der durch die Altmark gehende Leipziger Bote und die Hamburg-Nürnberg Botenfuhre nicht durchgelassen, auch dem Magistrat das Ausüben des Städtischen Post-Regals genommen werden sollte. Der Senat schwieg ob der freundlichen Weisung.

Die Fehde war hiemit abgemacht, die Drohungen wurden nicht ausgeführt und die Brandenburgische Regierung gestattete ferner dem Hamburg-Leipziger Boten das freie Durchfahren; da jedoch der Mann die Warnungen und das Verbot unbeachtet ließ, in des Kurfürsten Gebiet Briefe und Pakete unterwegs zu sammeln und abzugeben, ward er an der Gränze zurückgewiesen. Das Hamburger und Leipziger Postamt — als Theilhaber des Gewinns aus jenem Botengange — versuchten zwar das Weibes halten ihres gemeinsamen Erwerbes dadurch zu ertrogen, daß sie die Postverbindung mit den Kurbrandenburgischen Postämtern aufhoben; aber die Kaufleute in Leipzig schickten ihre Briefe auf die Post in Halle zum Weitersenden mit der weit schnellern Brandenburgischen Post über Magdeburg und Lenzen nach Hamburg, ließen auch ihre Hamburger Briefe von Halle abholen. Der Bote verlor mithin seinen Erwerb, und seine Gänge und Fuhren hörten von selbst auf, als 1680 eine 2 Jahr dauernde Pest ausbrach und die davon heimgesuchten Städte gesperrt wurden.

Um Leipzig und Hamburg dennoch in einer Verbindung zu lassen, ward die Errichtung einer Kurbrandenburgischen fahrenden und reitenden Post von Lenzen (wo die Berlin-Hamburger damals durchgingen), über Magdeburg und Eöthen nach Leipzig in Vorschlag gebracht. Die Unterhandlungen über diese und andre

Postanlagen währten bis 1697, wo der Cours einer fahrenden Post zu Stande kam und zwar von Leipzig bis Eöthen für Kur- Sächsishe Rechnung. Sie hatte den Zweck, die Correspondenz und Paket: Sendungen aus dem Norden nach Sachsen, Böhmen und Oesterreich, und gegenseits die aus diesen Staaten nach Hamburg, Lübeck, Holstein und den Nordischen Reichen schnell zu überbringen, weshalb denn auch die Abgangs- und Ankunftszeit, der Absicht entsprechend, angeordnet wurde. Jeder Theil bezog das Porto hinwärts, folglich jedes Postamt den Betrag des Postgeldes für alle aus seinem Orte abgehenden Reisenden, Briefe und Pakete.

Im Jahr 1707 klagte man schon über die fast unmäßige Befrachtung der Postkutsche und das daraus folgende langsame Befördern, überdies scheuete man die Kosten für einen Weiwagen. Da aber die Reisenden sich weigerten, auf dem hoch und überall bepacten Postwagen obenauf zu sitzen, und den Weg durch das Lüneburgische wählten, bequeme man sich, eine besondere Post als Nebenwagen mitzusenden. Der Zufluß der Postgüter, theils aus Hamburg und Leipzig, theils aus den bedeutenden Zwischen: Oertern, stieg ungemein, denn schon im ersten Jahr der Weiwagenfahrt betrug die reine Einnahme 7007 Thaler preussischer Seits.

Obgleich Leipzig nach einigen Jahren dieser Post die meisten Sendungen entzog, ganz dem Vertrage entgegen, um seine mit Braunschweig errichtete Communionpost, die Selbe Kutsche (Kap. 6. §. 2.), zu befrachten: so hatte dies Verfahren nur im Anfange eine nachtheilige Folge. Denn die Hamburger lieferten der Preussischen Post — wegen der sichern, schleunigen und bequemen Beförderung — dennoch den größten Theil so reichlich, daß ihn der Haupt- und der Nebenwagen nicht mehr fassen konnten, und die Mehrfracht schon Abends zuvor, vor dem Thorschluß, auf einem zweiten Nebenwagen bis Magdeburg voraus geschickt werden mußte. Hier wurden sodann die weitergehenden Poststücke von der nachgekommenen Haupt- und der Nebenpost aufgenommen.

So verblieb es mit unbedeutenden Abänderungen bis zum Tilsiter Frieden 1807, der das Königreich Westphalen entstehen und alle Postanstalten durch die französischen Machthaber verändern ließ. Als jedoch Hamburg im Jahr 1814 von den gallischen Belagerern befreit, der Großherzoglich Bergsche Ober-Post-Director Gönse mit seinen Gehilfen aus Hamburg entfernt und das Königthum aufgelöst worden waren und Preussens Monarch die Elb-Provinzen wieder in Besitz genommen hatte, kam auch diese Hamburg-Leipziger Post den 1. Julius 1818 in den alten Gang.

§. 24.

Postkutschen in den beiden vorigen Jahrhunderten.

Schon vor 1683 — die Anfangszeit ist nicht auszumitteln — gingen zwei besondre Fuhrwerke, Postkutschen, große Postwagen, auch späterhin Landkutschen genannt, von Berlin nach Hamburg und Leipzig wöchentlich einmal hin und zurück. Sie wurden den eigentlichen fahrenden oder Geschwindposten gleich geachtet, nur bestand der sehr wesentliche Unterschied in ihrer Beförderungsart, daß die eigentlichen fahrenden Posten mit abwechselnden Pferden oder Stationsweise, folglich schneller fortgeschafft wurden — daher der Name: Geschwind-Post — die Titulars-Post oder Landkutschen aber bestimmte Nachtlager hatten mußten und erst im Mittelpunkte des ganzen Weges — in Lenzen und Wittenberg — frische Vorspannpferde nehmen durften.

Außer diesen Postkutschen gingen mehrere regelmäßig von Berlin nach den vornehmsten Städten in Sachsen und Thüringen. Zufolge des Uebereinkommens zwischen Preussen und Sachsen wurden am 16. Mai 1712 diese Fuhrwerke zwischen Berlin, Baruth und Lübben aufgehoben und den Verbliebenen zwar das

Fortbringen der Personen untersagt, in der Folge aber ihnen das Mitnehmen armer Leute für ein geringes Trinkgeld bewilliget.

Jede Postkutsche wurde von einem verantwortlichen Aufseher, Schaffner benannt — jedesmal der Eigenthümer des Gespanns — begleitet, welcher seit 1698 den Post- und Accise-Gesetzen unterworfen war, und den Landeshoheiten, durch deren Gebiet er fuhr, den Eid der Treue und Befolgung der Vorschriften ablegen, auch 400 Thaler Sicherheit leisten mußte. Der Wagen wurde für Kurfürstliche Rechnung zum zweijährigen Gebrauche geliefert, er kostete 216 Thaler, war anfänglich mit Tuch und Wachslinnen bedeckt, seit 1757 mit einem ledernen Verdeck. Zur Ausbesserung erhielt der Schaffner 60, nach 1749 aber 100 Thaler für beide Jahre der Dauer, 100 Thaler jährliches Gehalt, und einen Postmantel, ein Posthorn und Brustschild für den Fuhrknecht.

Jeder Schaffner mußte an den bestimmten Tagen und Stunden abgehen und ankommen, vor der Abfahrt sich im Postamte melden, die ihm zugezählten Poststücke — Geldpakete und Handpäckchen in einem versiegelten Felleisen — in Empfang nehmen und den Werth eines jeden verlorenen Stücks ersetzen, unterwegs Briefe und Pakete bestellen und annehmen und das Porto dafür berechnen. Das Porto und Personengeld nahmen die Postämter in Empfang, und zwar letzteres mit 2 Thlr. 18 Gr. für die ganze Reise, der Schaffner erhielt 6 Gr. Antheil für jede Person.

In spätern Zeiten wurden mit den Fuhrherren förmliche Contracte errichtet, nach welchen der Unternehmer 8 Personen und 1400 Pfund Fracht mit 8 Pferden fortbringen mußte und dafür, außer dem ihm frei gelieferten Wagen, 14 bis 1600 Thaler Gehalt erhielt.

Seit 1772 hörten diese Postkutschen nach und nach auf, weil das General-Postamt in Berlin die Concessionen aus dem zweifachen Grunde nicht verlängern wollte, daß nämlich diese Postwagen das bürgerliche Gewerbe andrer Fuhrleute beschränkten, indem sie ausschließlich zum Fortbringen der Reisenden und Pa-

lete, gleich den Posten, dienten, und zweitens, daß gerade diese Befugniß auch mit einem wesentlichen Nachtheil für die Postanstalt verbunden war, weil mit jenen Fuhrwerken auch postmäßige Pakete (unter 50 Pfund) befördert wurden, wozu doch eigentlich die Posten vorhanden sind. (Darstell. des Preuss. Postwesens von Matthes, B. I. S. 327, Note *).

§. 25.

Neuer Cours von Stettin durch die Prignitz nach Hamburg.

Nach dem Tode des letzten Herzogs Gustav Adolph zu Mecklenburg-Güstrow (1695) schlichtete der Reichs-Hofrath in Wien den zweijährigen Erbfolgestreit der Herzoge von Schwerin und Strelitz unterm 17. Januar 1697 dadurch, daß er dem Erstern den Besitz von Güstrow, dem Strelitzer aber das Fürstenthum Rügenburg, die Herrschaft Stargard und die Commenden (Ordenspfünden oder Güter) Mirow und Nemerow zuerkannte.

Herzog Adolph Friedrich II. in Strelitz, erzürnt über diese ungleiche Theilung, bemühte sich in Hamburg persönlich die Herzoge von Holstein und Lüneburg zur Unterstützung seiner Ansprüche zu bewegen. Um auf seinen Reisen das Schweriner und Güstrower Gebiet zu vermeiden, wählte er den Weg durch die Prignitz bis Perleberg, ließ hier Gespann und Wagen bis zu seiner Rückkunft verweilen, und setzte seine Reise auf der Berliner Hofpost bis Hamburg fort. Die Rückkehr geschah auf dieselbe Weise.

Sein Briefwechsel nach und von Hamburg wurde aus der Residenzstadt Strelitz wöchentlich durch 6, zuweilen 8 Reiter, unter dem Namen Einspanner, nachher durch bedungene Bauern, zuletzt durch einen Strelitzer Bürger — in einem rothen Livorrock gekleidet und diesen mit dem Herzoglichen Wappenschild ge-

ziert — zu Pferde über Wittstock und Prißwalf nach Perleberg gebracht, von wo die Herzoglichen Briefe mit der durchreitenden Berliner Post nach Hamburg weiter gingen. Das Briefpaket aus Hamburg nahm der Wartende in Perleberg in Empfang und brachte dasselbe nach Strelitz, das Porto zwischen Perleberg und Hamburg wurde pünktlich bezahlt.

Der Fürst ließ auch Seefische und andre Eswaaren aus Hamburg kommen und zwar auf dem geraden Wege über Güstrow. Die Posten im Schwerinschen waren damals noch nicht wohlgeordnet, das Porto unverhältnißmäßig theuer und manches Paket ging auf dem Wege nach Strelitz verloren. Dies Unwesen bewog den Herzog, unterm 16. März 1706, Preussens König, Friedrich I. um die Vergünstigung zu bitten, einen Küchenwagen von Mitrow bis Tschow (damals eine Preussische Poststation dicht vor Wittstock), und von hier mit frischem Bauervorspann bis Perleberg hin und zurück senden zu dürfen. Es ward zugestanden. Die Fahrt begann den 1. Julius mit drei betagten Rossen, diese von einem jungen Landmann regiert, der in einem rothen Leibrock, jedoch ohne Schild und sonstige Verzierung, seinen Beruf erfüllte.

Aus dieser einmaligen Fahrt in jeder Woche entstand jedoch Ende Julius 1707 — ohne Anfrage beim Preussischen Hofe — eine förmliche fahrende Post zweimal wöchentlich, welche zugleich Reisende, sub titulo: Hofbediente, für ein Billiges von Mitrow bis Perleberg hin und her beförderte. Man wunderte sich zwar Anfangs über das Reisen so vieler Herzoglichen Bedienten, die nicht wieder zurückkamen; als man aber diesen Mißbrauch der Güte Preussens und die Verletzung des Königlichen Postregals entdeckte, wurde die Fortdauer jener Art des Herzoglichen Postwesens im diesseitigen Gebiet untersagt, und nur eine solide Durchfahrt, in gleicher Art wie früher einmal wöchentlich, erlaubt.

Auf Befehl des neuen Herzogs Adolph Friedrich III. (seit 1708) erschienen plötzlich Ende März 1712 eine Herzoglich

fahrende und eine reitende Post, jedoch wöchentlich einmal, durch Schulzenknechte aus Wirov in herzoglicher Postkleidung und mit dem Posthorn, fortgebracht. Ein solcher neuer Vorschritt auf einem fremden Gebiete erforderte eine stärkere Rüge und Vorbeur- gung. Der Post:Chef, Staatsminister von Kameke, ließ auf diesem von Strelitz vorgezeichneten Wege eine Preussische fahrende Post von Verleberg bis Strelitz errichten, in der Folge bis Tem- plin verlängern und sich hier an den Cours von Berlin nach Stettin, in Verleberg aber an den von Berlin nach Hamburg anschließen. Jene Strelitzer Hofpost hatte folglich von selbst ein Ende, und durch die beiden Post:Anschlüsse wurden und werden noch jetzt Stettin und Hamburg auf einem zweiten Wege — der erste über Anklam und Rostock — verbunden.

§. 26.

Preussens erneuertes Postwesen in Hamburg.

Von der Heeresmacht und den Civil:Gewalten des nun entschlafenen Welt:Eroberers Napoleon war Norddeutschland am meisten gedrückt und geplündert worden. Ob zwar nach dem Befreiungs:Siege am 18. Junius 1815 bei belle Alliance und Waterloo, und nach dem Friedensschlusse in Paris, der freie Handel wieder hergestellt wurde, eine Menge Waaren aus nahen und fernen Gegenden die Speicher und Packräume der Seestädte, besonders Hamburgs, füllten, viele Kaufleute aus England sich häuslich hier niederließen und die Ausgewanderten sich einfanden: so hatte doch in den ersten Jahren der Mangel des Geldes und Waaren:Absatzes, auch der in den Zeiten der Franzosen:Herrschaft von den Handlungshäusern eingestellten Verbindungen, einen gro- ßen höchst nachtheiligen Einfluß auf die Einnahmen der dortigen Postämter.

Der Wechselcours, insonderheit nach England, wandte zwar vielen Speculanten einen beträchtlichen Gewinn zu, bis der Cours mehrere Festigkeit erhielt; aber das Affekuranz- und Versendungs-Geschäft blieben unwichtig wegen des geringen Verkehrs und der noch wenigen Vereine, denn das Zutrauen war verschwunden, und deshalb mußten die Verbindungen mit großer Vorsicht angeknüpft werden. Die vom berühmten Marschall Davoust verübte Wegnahme der Bank in Hamburg (davon das Mehrtheil für Davousts eigene, der Rest für Frankreichs Rechnung) wirkte drückend auf den Kaufmann, wenn gleich die dort wohnenden Engländer sehr beträchtliche Beträge zur Wieder-Errichtung der Bank ablieferten und jeder Kaufmann, der eine Summe abschreiben ließ, zuvor baare Contanten oder Silberbarren niederlegen mußte.

Dennoch ist es merkwürdig und beachtenswerth, daß die Post-Einnahme bei der dortigen Preussischen Postanstalt vor allen ihren Amtsgenossinnen daselbst sich am ersten, am ergiebigsten und wachsend zeigte.

Jener gefürchtete Davoust, Napoleons Getreuester und darum Gouverneur der drei ergiebigen Seestädte, hatte, nach dem Sturz des Kaiserreichs, auf Befehl des Prinz-Regenten, Grafen von Artois, das schrecklich geführte Gouvernement in Hamburg am 11. Mai 1814 an den Divisions-General Gérard übergeben müssen, und als auch dieser nach einigen Tagen mit der Besatzung die Stadt verließ, übernahm der Magistrat vorläufig am 26. die Verwaltung nach alter Form und Sitte. Am 28. traf schon der Preussische Ober-Post-Commissarius Fredersing aus Lenz in Hamburg ein, um im Stillen mit dem zwei Tage früher vorausgegangenen Postbeamten Kennler Vorbereitungen zu treffen.

Am Pfingstdienstage den 31. Mai Mittags, gleich nach dem feierlichen Einzuge des russischen Generals en Chef, Grafen Benigsen, mit dem Armee-Corps, ward das Preussische Post-Comptoir geöffnet, also die Erste aller dortigen Post-Anstalten,

welche wieder hergestellt worden war, und zum Erstaunen aller Einwohner, schon an demselben Tage die erste reitende Post mit Briefen nach allen Weltgegenden hin abfertigte. Mitternachts 12 Uhr kamen durch den Rath's und Bürger-Beschluß vom 27. Hamburgs eigene Gesetze und rechtliche Gewohnheiten wieder in Kraft und am folgenden Morgen, den 1. Junius das Stadt-Postamt im alten Posthause in neue Thätigkeit. Die übrigen auswärtigen Postämter verkündeten ihr Daseyn später und nach und nach.

C. P r e u s s i s s c h e P o s t g e s c h i c h t e b i s 1821.

§. 27.

- Schluß des vorigen und Anfang des jetzigen
• Jahrhunderts. Verbesserungen.

Mit dem Schlusse des vorigen und dem Anfange des jetzigen Jahrhunderts trat eine fast gänzliche Umformung des Preussischen Postwesens in der Verbesserung seiner Haupt-Bestandtheile ein. Sie betraf insonderheit einige der wesentlichen Gegenstände, welche längst der Vorwurf des Bedürfnisses, der laute Wunsch der Reisenden und Posthalter gewesen waren.

Der erste Punkt enthielt die Bestimmung der Stations-Entfernungen, oder die Meilenzahl auf den großen Poststraßen, damit der Reisende wußte, wie viel er zu zahlen hatte, und der Posthalter, wie viel ihm gebührte. Beide bis dahin stets streitige Sätze wurden nun durch die geometrische Vermessung der Hauptwege geschlichtet und dadurch jedem Theil die Gränze der Gebühren und des Forderns bestimmt. Es wurden in den Jahren 1800 und 1801 überhaupt 2279½ Meile-Wege vermessen

und dadurch die längsten Postenlinien von der russischen Gränze über Berlin bis Babel zu 193½ M. — von Berlin bis Paderborn zu 55½ M. — von Anklam über Berlin bis an die Oesterreichische Gränze zu 103½ M. — von Berlin bis Warschau zu 78½ M. — von Danzig bis Warschau zu 54½ M. — von Königsberg bis Warschau zu 49 — und von Königsberg über Stettin bis Hamburg zu 127½ M. bestimmt. Die Vermessungen hatten keinen Einfluß auf das Briefporto, sie setzten nur das richtige Verhältniß der Zahlungen und der Unterhaltungskosten fest, und hoben durch die Bestimmung der Orts-Entfernungen die Klagen der Reisenden, Versender und Posthalter auf. Ueberdies wurden die Entfernungs-Punkte auf den Stationen durch Meilenpfeiler bezeichnet.

Ein zweiter, fast der wichtigste Gegenstand, betraf die Verbesserung des Postfuhrwesens, weil ohne sie aller Aufwand der Postanstalten und die strengsten Maßregeln der Postverwaltung fruchtlos bleiben. Die größte Schwierigkeit lag theils in der Sache selbst, theils in den Umständen, die sich vom Postchef allein nicht ändern lassen, z. B. Kornpreise, sandige und schlechte Wege, und der daraus entstehende Aufenthalt u. a. m. Der gesunkene Zustand des Postfuhrwesens war durch vielfache, wenig gerügte, selten angezeigte Mißbräuche, auch durch die Behörden herbeigeführt worden, welche gerade mit ihrer Theilnahme zur Aufrechthaltung des Postfuhrwesens beitragen sollten. Zu den verheimlichten großen Uebeln gehörten die Afterverpachtungen der Posthaltereien und der einzelnen Postfahrten, bei welchen jeder Theil gewinnen wollte, was entweder nur durch Verminderung des Viehfutters oder durch den möglichst niedrigsten Lohn der Postknechte und durch Betrug z. B. Mitnahme uneingeschriebener Reisenden und Pakete, erlangt werden konnte. Diese Handlungen hatten nicht nur einen höchst gewichtigen Einfluß auf die Post-Einkünfte, sondern führten auch zur Immoralität und Schleichheit, indem dadurch Meineid und Betrug verübt, und selbst der Vorgesetzte oft gezwungen wurde, den Unterschleifen nachzu-

sehen, weil in beiden ja das Bestehen der Pasterpachtung lag, aus welcher er mit Nutzen zog. Alles ging dabei zu Grunde.

Jeder entdeckte Privatvertrag ward nunmehr streng und scharf bestraft (für jeden Groschen Pachtgeld ein Thaler Strafe) — jedes Fuhr- und Rittgehalt den Kornpreisen des Orts angemessen und mit einigem Gewinn für den Unternehmer festgestellt, — baare Unterstützungen wurden sogleich bewilliget, wo sie Noth thaten, aber auch auf deren bezweckte Anwendung gehalten, — und zugleich Sittlichkeit und strenge Dienstführung der Unterbeamten, besonders der damals in ganz Deutschland noch rohen Menschenklasse, der Postillone, eingeführt und eingeschärft, auch jede Verletzung des anständigen und des höflichen Betragens ohne Nachsicht oft militärisch gerügt.

Ein dritter Gegenstand — die Klage der Postfahrer und Reisenden über die Schwere, Unbehülflichkeit und das Unbequeme der Postwagen — forderte eine Abhilfe. Der Postchef (damals der erste Staats- und Cabinets-Minister, Graf v. d. Schulenburg-Wehnert) forderte inländische und auswärtige sachkundige und geschickte Männer auf, Modelle und Probewagen einzusenden, keine Kosten wurden gescheuet, selbst mißgünstige Versuche blieben nicht unbeachtet. Die Schwierigkeit lag in der Befriedigung der Forderung und des Bedürfnisses, daß jeder Wagen für die Reisenden bequem und dennoch zum Fortbringen vieler Postgüter eingerichtet sey.

Aber jeder Probewagen, z. B. die damals so gerühmten Velocifères (Geschwindwagen) des Grafen Chabannes, aus Paris verschrieben und nach Berlin geliefert, entsprach entweder nur dem einen, oder dem andern Theil des Verlangten. Das Zerbrechen der Räder, der Achsen, sogar des Wagenkastens, auf einer nur kurzen Strecke, oft bald nach der ersten Abfahrt, und die unaufhörlichen Schäden unterwegs, bewiesen die Untauglichkeit der Probestücke. Man mußte sich daher nur auf einige Verbesserungen und etwas leichte Bauart der alterthümlichen Postarchen beschränken, die, beim Mangel der Chaussees in jener

Zeit, den Stößen auf den heillosen Stein: und Knüppeldämmen hartnäckig widerstanden, und so blieben die beste Absicht und die Hoffnung einer möglichen Verbesserung unerfüllt.

Der vierte Punkt war auf das *Extrapostwesen* gerichtet. Die deshalb erlassene Verordnung vom 22. October 1800 umfaßte alle Gegenstände, worüber etwa Streit entstehen konnte. Sie sagt, was der Reisende fordern darf und inwiefern das Vergehren oder die Weigerung der Postfahrer gegründet sind, bestimmt mithin die Befugnisse und Obliegenheiten Jener und die Pflichten der Letztern.

Der fünfte Gegenstand war die Wiederherstellung der *Post-Inspectorate*. Die Ernannten waren und deren Nachfolger sind noch bestimmt, die Post-Anstalten ihres Bezirks unter steter Aufsicht zu haben, auf das Befolgen der Verordnungen in allen Zweigen des Postdienstes zu halten, auf ihren fast täglichen Reisen die Abweichenden im Dienst: und Rechnungswesen zu belehren, den Zustand der Kassen und die Führung der Postbücher oft zu untersuchen, die geßfentlichen Entgegenhandlungen der Postbeamten und des Publikums anzuzeigen, neue Postanlagen und nützliche Veränderungen in Vorschlag zu bringen, die Entwürfe und Pläne an Ort und Stelle zu prüfen, den Befund und ihr Gutachten der Ober:Postbehörde anzuzeigen und den von Letzterer genehmigten Vorschlag auszuführen. Diese Männer sind es, welche die Stelle der Ober:Behörde vertreten und für alles verantwortlich bleiben.

Der sechste Punkt entschied die *Portosätze*. Die von der Post-Commission im Jahr 1766 entworfenen, vom Könige Friedrich II. bestätigten Posttaxen waren nicht mehr anwendbar, theils, weil durch die Vermessung der Haupt: und der bedeutendsten Seiten:Course eine große Verschiedenheit der Meilenzahl gegen die vormalis nach willkührlicher Annahme als weit geringer bestimmte Entlegenheit der Oerter eintrat, theils weil Gerechtigkeit und strenge Billigkeit forderten, daß den Postanstalten auch das zukomme, was ihnen gebührt.

Man darf zugleich nicht außer Acht lassen, daß die seit 30 Jahren beinahe auf das Doppelte gestiegenen Preise der Bedürfnisse und Betriebskosten eine Ausgleichung mit der Einnahme nöthig machten, in den bisherigen Sätzen aber die Postanstalten stets der verlierende Theil gewesen waren. Denn sie erhielten für das Befördern weniger, als ihnen von jeher nach den wirklichen Orts-Entfernungen gebührt haben würde. Kein Kaufmann und kein Handwerker z. B. wird die Waare oder sein Handwerk für den vor 30 Jahren üblichen Preis ablassen, da Materialien und Arbeitslohn dreis, vier-, wohl fünfmal theurer geworden sind, dasselbe gilt für die Bedürfnisse beim Postwesen, an Wagen, Pferden, Futter, Unterbeamten u. u. Ueberdies blieb der Maasstab aller Portosätze unverändert.

Dies waren damals die vorzüglichsten Einrichtungen, welche ihren wohlthätigen Einfluß auch jetzt noch äußern.

§. 28.

B e s i t z n a h m e d e r E n t s c h ä d i g u n g s , P r o v i n z e n .

Als der Sieg des Consuls Bonaparte bei Marengo (14. Junius 1800) und die vom Feldherrn Moreau gewonnene Schlacht bei Hohenlinden (3. December) der französischen Republik von neuem das Uebergewicht gegen Oesterreich und Rußland errungen hatten, erzwang das Directorium in Paris durch den Friedensschluß zu Luneville vom 9. Februar und 10. März 1801 von Deutschlands Kaiser und dem Reiche die Abtretung aller deutschen Länder auf der linken Rheinseite. Um diese Aneignung den Bethetheilten weniger fühlbar zu machen, that jenes Directorium fast gebietend den Vorschlag, die Bisthümer und kleinen geistlichen Besitzungen in Deutschland in weltliche Herrschaften zu verwandeln und diese zu Entschädigungs-Provinzen derjenigen

Landesherrn zu bestimmen, welchen jene abgetretenen Gebiete gehört hatten.

Preussens Monarch erhielt daher für das der Republik Frankreich überlassene Cleve, Mörs und Geldern — jenem Friedensvertrage und dem Reichs-Deputations-Hauptschlusse vom 25. Februar 1803, §. 3 zufolge — die Haupttheile des vormaligen Bisthums, nun Fürstenthums Münster, ganz Paderborn, Hildesheim mit Goslar und in Thüringen das Erfurter Gebiet, das Eichsfeld und die Reichsstädte Mülhausen und Nordhausen, jene als weltliches, sämmtlich als erbliches Eigenthum. Schon im Jahre vorher, 1802 waren durch die Königl. Bekanntmachungen vom 6. Junius, jene Besitzungen den übrigen Provinzen zugesellt worden.

Jetzt also gehörte alles das zum wohlervorbenen Eigenthum auch im Postwesen, was vorher nur durch eine stets aufzuhebende Begünstigung, oder durch ein schwankendes Vergönnen der ausgeschiedenen geistlichen Landes-Inhaber benützt worden war, z. B. der freie Durchgang der Posten, der Besitz eigener Stationen und Postverwaltungen u. m.

Diese neuen Erwerbungen waren für das Preussische Postwesen von hoher Wichtigkeit, denn durch das Hildesheimische ging nun die nirgend unterbrochene große Poststraße von Rußlands Gränze bis an den Rhein, durch Paderborn und Münster der Cours von Leipzig über Kassel nach Holland und durch beide Ländertheile leiteten die Postwege von Bremen, Hamburg und ganz Lüneburg nach Frankfurt und ins Reich, und über Schwelm ins Bergsche und nach Eöln u. u.

Zu diesen Anstalten gehörten, theils errichtet, theils nach Preussischen Grundsätzen umgeschaffen, 4 Ober- und 9 andre Postämter, 41 Postverwaltungen, 38 Stationen, 11 Hauptcourse, 19 fahrende, 15 reitende und 22 Fußboten-Posten. Preussen war nun in den Rang der Haupt-Poststaaten Europa's getreten.

§. 29.

Preussens unglückliches Geschick. Rettung
durch die Kraft des Volks.

Ende Mai's 1803 erklärte sich Napoleon zum lebenslänglichen ersten Consul und zum Beherrscher Frankreichs. Er ließ auf Englands frühere Kriegs-Erklärung vom 18. desselben Monats, plötzlich durch den Marschall Mortier Englands Geschwisterreich, das Kurfürstenthum Hannover, besetzen. Mit diesem Vorschritt legte Napoleon den Grund zu dem Verderben, das 2 Jahr nachher Oesterreichs schmäliger Friedensschluß zu Preßburg (v. 26. Dec. 1805) verstärkte, von 1806 an Deutschland in seinen Grundfesten erschütterte, den veralteten morschen Reichsverband und die in ihren Quellen und Ursachen gebrechliche Deutsche Reichsverfassung ausblöte. Auch das mächtige Oesterreich wollte er demüthigen und beim Gelingen wohl gar ganz Deutschland sich unterwerfen, wenn er zuvor sich einer Macht versichert hatte, die, vereint mit seinem Feinde, Frankreichs Heere vernichten, ihn selbst vielleicht auf Zeiten unthätig machen konnte.

Diese gefürchtete Macht war Preussen. Sie mußte also durch ein verblendendes Bündniß getäuscht und abgezogen, durch die feierlichste Zusage eines feststehenden Friedens gewonnen und ihr zur Beglaubigung der versicherten Treue ein dem Napoleon vor jetzt entbehrliches Unterpfand — Hannover — übereignet werden. Das darin stehende Armee-Corps konnte der Consul besser gegen Oesterreich benutzen, und mit jenem seine Heere verstärken.

Frankreichs nunmehriger Kaiser Napoleon (seit dem 18. Mai 1804) auch hier, wie immer, vom Glück begünstigt, gewann durch jene Arglist des Königs Zutrauen und Glauben, und erreichte seinen Zweck. Er überlieferte Preussens Monarchen jenes Hannover mit der bündigsten Gewährleistung in dem Wiener-Tractat vom 9. December 1805 und empfing dagegen die Preussischen Provinzen Anspach, Bayreuth, Cleve auf der rech-

ten Rheinseite, und Neuschatel, um mit solchen theils einen deutschen Fürsten zu erzwungenem Beistand und fernerer Hilfe an sich zu fesseln, theils seinen Hauptfeldherrn, den Reichsmarschall Berthier, mit dem Fürstentitel und dem kleinen Ländchen Neuschatel zu belohnen.

Aber in derselben Zeit, als Napoleon dem Könige den Besitz Hannovers feierlich zuerkannte, dasselbe übergeben ließ und als des Königs unbestreitbares Eigenthum verbürgte, in derselben Zeit unterhandelte er zugleich im Geheim mit England über die Zurückgabe jenes Kurfürstenthums und versprach bündigst die Ueberlieferung.

So durch ein Trugbündniß festgehalten, durch lockende Vorspiegelungen und Bethuerung gewonnen, durch den Ländertausch gesichert, durfte der König nicht als Beistand und Vermittler des zum Krieg gereizten Oesterreichs auftreten, das nach kurzen blutigen Kämpfen, von Napoleons Heeresmacht und dem Verlust der Kaiserstadt hart bedrängt, am 26. December 1805 zu Presburg einen dem ganzen Oesterreich höchst nachtheiligen Frieden einging. Denn die zerstückelten Staaten Deutschlands gewährten einander keinen Schutz. Ordnung und Einklang in den Absichten, gemeinsames Handeln und gegenseitige Bündnistreue bestanden nirgend, jeder Beistand mußte mithin ohnmächtig in seiner Wirkung bleiben. Wohlthuend ward dieser Friede nur den Gehilfen Napoleons. Dieser stiftete die Königreiche Baiern und Würtemberg und verlieh dem Großherzog von Baden die Souverainität, aber erschütterte zugleich die Grundfesten des über tausend Jahr alten deutschen Reichs.

Nicht lange währte Preussens Wohlstand und ruhiger Besitz Hannovers, denn als dasselbe am 1. April 1806 zu einer Preussischen Provinz erklärt worden war und die Umänderung der Landesbehörden und mit diesen auch der Postanstalten vorgenommen werden sollte, enthüllte Napoleon seinen Trug.

Vor Deutschlands Kaiser nun völlig gesichert, mußten auch Preussens Macht und Kräfte geschwächt, wo möglich, das ganze Reich

Reich vernichtet werden. Jenem Preßburger Frieden zufolge, sollten die Französischen Heere sogleich Deutschland verlassen, aber dieser Zusage entgegen, verstärkte Napoleon seine in Deutschland fortwährend gebliebene Armee:Corps und ließ in Paris durch die ministerielle Zeitung: der Publiciste, den 16. September 1806 mit den entehrendsten Verläumdungen und Lügen, die Rechtmäßigkeit eines Krieges gegen Preussen erklären, indem an demselben Tage und nachher die Kaiserlichen Kabinetts:Minister in Paris dem dortigen Preussischen Gesandten und dem Kabinetts:Ministerium in Berlin die Betheuerungen einer unverbrüchlichen Fortdauer des Friedens und der Verträge mit Preussen aussprachen, die Zeitungs:Artikel für gehalten ausgaben und — auf erneuerte gewichtige Anfragen des Gesandten schwiegen. Die Französischen Heere waren schon im Marsch gegen Preussens Staaten.

Der König, nun überzeugt von den Absichten, verlangte den Rückmarsch der Französischen Armeen, das ungestörte Bestehen des sich bildenden Nordischen Bundes als Gegengewicht des Rheinbundes (s. Deutschland), und eine Unterhandlung, um alle streitigen Gegenstände auszugleichen. Der Termin verstrich, keine Erklärung erfolgte, die französischen Corps rückten weiter vor.

Preussen, gezwungen durch das Nicht:Erfüllen und Brechen der feierlichsten Zusagen Napoleons, durch die verhöhrende Heuchelei in allen Freundschafts:Versicherungen und durch die frivolsten Vorwände des Französischen Ministeriums belogen und hintergangen, verlassen und allein stehend, begann, laut Krieges:Manifests vom 9. October 1806, den Kampf gegen den wort- und bundbrüchigen Kaiser der Franzosen. Aber fünf Tage nachher, am 14. October, in der Schlacht bei Jena und Auerstädt, mußte Preussens Monarch der ränkevollen, treulosen Politik, dem Verrath, der Uebermacht des Siegers, der mit diesem verbündeten deutschen Fürsten und dem Verhängniß weichen. Alle Länder jenseit der Elbe gingen sogleich verloren, die wehrlose Mark, der Friede, der Wohlstand und das Glück der Unterwor-

fenen waren nun dem Welt-Eroberer Preis gegeben, Preussens Macht erschüttert und geschwächt, mit ihr stürzte der wankende Deutsche Staat völlig zusammen.

Die aus Frankreich einströmenden Nachthaber, Grands-Receveurs und Tondeurs, Commissaires ordonnateurs en Chef und Grands Sappeurs, die General-Payeurs und Intendants mit einem Heer von Inspecteurs und Attachés, allerlei Glaubens und Nationen, auch was sonst darben und erwerblos das stets vergötterte, geliebte Vaterland freudig verließ, kein Deutsch verstand und lernen mochte, nur sich begütern wollte und tägliche köstliche Nahrung begehrte a) — diese Würdigen veränderten in ihrer Sprache, nach ihrer Weise und ganz im Sinn und Willen ihres Gewaltigen, alle vorgefundnen Einrichtungen, mithin auch manche Post-Anstalten. Sie erleichterten nach Kräften in allen undeutschen Formen das Land durch freiwillige Zwangs-Anleihen und Contributionen, freie Feste zum Preise des Grand Capitaine du monde b), durch viele von der Polizei sehr dringend empfohlne Erleuchtungen wegen erlogener Siege,

a) Sogar Kaufleute aus Marseille, Lyon, Bordeaux u. u., deren Handel und Haushaltung, Kraft der Continental-Sperre, sehr bedenklich kränkelten und auf eienem Fußwerk standen — diese Mißgestimmten verschmäheten nicht, als Directeurs und Employés in den unzähligen Bureaux und allen Orten zu figuriren, wo Glieder ihrer großen Nation wie im Eigenthum walteten. Sie ließen sich mit Preussischem Metallgelde — anderes coursirte nicht — besolden, nahmen gewaltsam mit 3 auch 4 Gerichten und ausreichenden Weinsorten vorlieb, machten viel Bankespiel und Rühmend vom Reichthum ihres Hauses, und sandten, bei freier Kost und Wohnung in unserm Lande, das wohlerworbene Baare nebst einigen geschenkt erhaltenen Cadeaux, zum längst ersehnten Unterhalt der Ihrigen heim.

b) So benannte Marschall Davoust seinen Kaker, beim Einzuge in Berlin am Gethußer Thore.

und durch Lieferungen mannichfacher Bedürfnisse für die Armee, und für die Tafel: und stillen Freuden der Glücklichen, alles auf der Städte Kosten. Besonders sorgten sie mit unermüdlichem Spähergeist und einer wunderbaren Forschungsgabe, daß nirgend ausstehende Reste, und in den Kassen nie baare Bestände blieben. Alles floß zu den Total:Einkünften des Zwingherrn und seiner Anhänger, die zugleich per fas et nefas Theilnehmer waren c).

Nur kümmerlich erhielt sich das Postwesen in den Marken und übrigen Provinzen, trotz des Schwall's der Bordereaux und Resumées und der milden Anfeuerungen der Post:Obern, namentlich des General:Intendanten Grafen Daru, der nur von Millionen sprach und dem nur von Williard'en träumte. Ihre weise Vorsicht, erst nach zwei—bis dreimonatlichem Controlliren und Subtrahiren die spärlichen Fuhr: und Beisferdegelder für den längst verflossenen Monat in Scheidemünze anzuweisen, bewirkte eben so wenig eine Vermehrung der Post:Einkünfte, als daß die Postgelder nur in Courant und in Gold bezahlt und auch die letzten Groschen wöchentlich an die französische Hauptkasse abgeliefert werden mußten.

Dennoch waltete das in Berlin zurückgebliebene Collegium der Geheimen Posträthe nach alter Weise fort, unter der Aufsicht, dem Hohn und Troß und Druck seiner gallischen übermüthigen Oberhäupter, (Barb-ère, Campan, Hilpert und Genossen). Es verhütete die Portovertheuerung und sorgte mit Umsicht und Kunde der Verhältnisse für die Posthalter und das

c) Ueberhaupt lernte man schon in den ersten Tagen erkennen, daß die Absicht des Weltbegwingers und seiner Militär: und Civil:Gehilfen eigentlich auf die Preussischen Gold: und Silberrnünzen gerichtet war, um solche theils für des Kaisers, theils für eigene Rechnung in Paris umprägen zu lassen. Sonst wurde — außer dem Fordern, Nehmen, Einquartieren, freien Verköstigen, Spioniren und Verhaften — es nicht so streng genommen. Alles die Folgen der Befehlungs:Method'e des einzigen Mannes, der Europa sein Eigenthum nennen wollte, und dennoch die Riesensäule auf Boulogne's Höhen nicht vollenden lassen konnte.

Gemeinwohl des Postwesens. Die wackern Männer gingen nicht auf den Lieblingsplan der großen Nation ein, Gold und Courant immerfort herbeizuschaffen, und dabei nicht auf die Art des Nehmens und Erwerbes zu sehen. Eben daruth war auch kein anderer Verlust in der Einnahme zu befürchten, als der, den die Continentsperre und die Verminderung des Briefwechsels mit den nun getrennten Ländertheilen von selbst mit sich führten.

P r e u s s e n s R e t t u n g .

Als nach schmachvoll durchlebten sieben Jahren Moskau's Brand und die blutigen Ermahnungen auf Rußlands Schneefeldern den frechen Troß, den Wahn und schonungslosen Uebermuth des Gründers einer Weltmonarchie fast bis zur Vernichtung gedämpft, er sein jagendes zerstreutes Heer um Witternacht vor dem 27. November 1822 in der unglücklichen Schlacht an der Beresina, heimlich verlassen und in Polnischer Judentracht verkleidet, unter der Obhut seines getreuen Ober-Stallmeisters Caulincourt, sich nach Paris geflüchtet hatte, — da schlug für Preussen die Stunde der Erlösung.

Sie schallte laut und gewaltig durch alle Staaten Preussens am 3. Februar 1813 in des Monarchen Aufruf:

An mein Volk! und in dem dreieinigen Gedanken:
Mit Gott für König und Vaterland!

Sie war gekommen die Zeit der Kraft, zu vergelten den Eid- und Wortbruch, die Verhöhnung und das Elend. Sie zeigte sich in der nun lauten innigsten Verehrung des hochherzigen Monarchen, in der unwandelbaren Liebe aller Redlichen und Treuen zu ihrem so hart geprüften, so grausam tief gekränkten ehlen Könige, wie sie in keinem Lande jemals erwachte, und sich wie Gottes Stimme, in dem Herbeieilen der muthvollen begeisterten Schlagfertigen und freiwilligen Kämpfer verkündigte. Der

Näher erschien in der verworrenen Flucht aller bereichert und überfätt gewordenen Bedrückter und Gehilfen, die sämmtlich in der peinigenden angstvollen Bedrängniß ihre Resumés, Registres und — National-Ehre im Stiche ließen. Mit den Entflohenen verschwanden alle ihre löblichen Einrichtungen und Verwaltungszweige, die Herrschaft der Fremdlinge hatte geendet.

Die letzte Schlacht bei la belle Alliance und Waterloo am 18. Junius 1815 — aus welcher der Meineidige, von Rußland und allen deutschen Fürsten Geächtete, noch im Getümmel durch eine vierte Flucht entwich d) — entschied auf immer. Sie zertrümmerte die Macht Napoleons und seine Regentschaft über die von ihm gebildeten Königreiche Spanien, Italien, Neapel und Westphalen, mit den Rheinbundfürsten allesammt ihm unterthänig.

Die Freiheit Deutschlands war erkämpft, und in dem Frieden zu Paris am 20. November erhielt das uralte Reich zum Theil die Länder zurück, welche 1790 demselben zugehörten. Die Fürsten kehrten heim in ihre angestammten Reiche, mit ihnen zwar auch das Postwesen voriger Zeit, jedoch ward dies nachher vielfach abgeändert, zufolge der anders gestalteten Staaten-Verhältnisse und des Aufhörens der vormaligen Reichsverwaltung.

d) Fünfmal rettete der Universal-Monarch sein dem verheißenen ewigen Frieden und seiner persönlichen Erhaltung geweihtes Leben.

Das erste Mal segelte er am 23. August 1799 — in der Stille — unter der sichern englischen Flagge aus Aegypten nach Frejus, (auf der Küste der Provence, wo er am 15. October landete,) und dem General Kleber in Aegypten überließ, den zurückgelassenen trübseligen Ueberrest der unüberwindlichen großen Armee des Orients aus der Patsche zu ziehen. Ein Glück, daß unterwegs ihm kein englisches Kriegsschiff begegnete.

Als Nummer Zwei entfernte sich der Furchtbare Ende Januars 1809 flugs aus Spanien, weil, seiner ausgesprengten Rede

nach, ihn die große Nation zurück berief, die gar nicht daran dachte, eigentlich aber, weil Spaniens coupirtes Terrain und die überall umherschwärmenden mordsüchtigen Guerilla's dem Wachsthum seiner Lorbeeren ungünstig blieben.

Als Dritten Fall, (den rühmlichsten) entwich der Unverzagte um Mitternacht vor dem 27. November 1812 (dem zweiten Unglückstage des Ueberganges über die Beresina) freiwillig aus Rußland, und zwar — um unterwegs alles Aufsehen, Gebränge und die lästigen Bewillkommungsreden zu vermeiden — als polnischer Schacherjude verkleidet mit seinem anhänglichen Caulincourt. Dieser Abstecher geschah bloß wegen des Mißglückens einer Flankenbewegung nach Petersburg, aus Wehmuth wegen des unverschuldeten Verhungerns seiner zurückfliehenden gebürtigen und halb erfrorrenen Braven in den beeheten Wäldern, unheimlichen Mordstätten und Fußstief beschneieten Bivouacs, auch wegen des unleidlichen Kanontrens der nacheilenden Russen und der ewigen nächtlichen Störungen durch die Kosaken.

Eben so als Nummer Vier am 18. Junius 1815 bei la belle Alliance und Waterloo, wo er noch in der Schlacht, wegen des ihm nicht geahnten Zuspruchs des Preussischen Generals von Bülow, den Karren stecken ließ, am 21. Morgens als Erster Flüchtling in seiner guten Stadt Paris das in der Kathedrale zu voreilig angestimmte Te Deum aus Gründen persönlich absagte, und Fouché's wohlgemeinten Rath empfing, nun als Privatus auf den geknickten Lorbeerreisern auszuruhen.

Zuletzt, am glorreichsten,

als Fünfte übereilte Reise, die nach Rochefort, von wo der Gemüthvolle, nach einigem Umbertreiben, ohne sonst üblichen Eärm und gewohntes Großthun nach Amerika überschiffen wollte, die dortigen Staaten zu beglücken — aber bekanntlich am 15. Julius 1815 — zum Jubel des gesammten Schiffsvolks — das englische Kriegsschiff Belle-rophon in höchster Galla, Chapeau-bas, in Schuhen und seidenen Strümpfen, gleich einem Solotänzer, freudig

und behend hinauf hüpfte, (wie alle Zeitungen damals belobten) und freie Kost und Wohnung nahm.

Somit vollendete der Unvergessliche — alle irdischen europäischen Güter froh verlassend — seine Heldenlaufbahn auf Großbritannien's entferntem Eilande, dem freundlichen St. Helena, wo er, wie von ganz England, nur General Bonaparte betitelt wurde. Er entschlief — zur Ersparung der Bewachungs Kosten — den 5. Mai 1821 am Magenkrebs. Sein etwas beengtes Schlafgemach und sein Gesellschafts-Zimmer bewohnen jetzt hochbetagte, lebensmüde Kasse, seine zum Theil verfallne Ruhestatt umgeben trauernde, sehr invalide Thranenweiden. Dort modern nun die Geheimnisse eines Hochbeglückten, dessen Freudensalben einst vom Ganges bis zum Tajo erschallen sollten und der in mancher Verzückung Amerika und England sich unterworfen dachte.

D. Neuer Zeitraum des Preussischen Postwesens von 1821 an.

§. 30.

J e t z i g e P o s t : A n s t a l t e n .

Der Rang des Preussischen Postwesens beruht in der seit dem 18. Junius 1821 bestehenden neuen Verfassung und seinen jetzigen Einrichtungen.

Diese Anstalten (hier mit Erläuterungen für den Nichtkenner) werden abgetheilt in

1. r e i t e n d e P o s t e n ,

so genannt, wenn das ganze Jahr hindurch, an gewissen Tagen und Stunden, ein von der Postbehörde verpflichteter Mann als Postillon — entweder selbst als Unternehmer, oder im Solde

seines Brodherrn — das Brief:Felleisen, gegen einen bestimmten monatlichen oder vierteljährlichen Lohn, auf einem und demselben Wege — Poststraße genannt — zu Pferde, oder wegen der Schwere des Felleisens, auf einer kleinen ein: auch zweispännigen Kalesche fahrend, auf den zunächst folgenden Post: oder Pferdewechsel (Station) bringt; wenn ferner von dieser Station das Felleisen mit den weitergehenden und den in diesem Ort hinzugekommenen Briefen, von einem andern Postillon auf einem frischen Pferde, oder auf einer andern Kalesche, weiter auf die nächstfolgende Station und so fort und fort nach vorgeschriebener Stundenzzeit befördert wird.

Zur Bezeichnung der Dienstausbübung ist der Postillon mit einem Dienst (Post:) rock bekleidet und führt das Posthorn — jetzt eine Posttrompete, — um durch das Blasen auf derselben seine Gegenwart anzukündigen. Eine Leibbinde (Schärpe), ein Hut: und ein Armschild bezeichnen zugleich seine Amtsverrichtung.

Die reitenden Posten sind zwar nur zum Fortbringen der sogenannten einfachen Briefe bestimmt, sie werden jedoch auch zum Mitnehmen der Zeitungen, Flugschriften, schweren Briefe u. u. benutzt, wenn die Absender der letztern dies ausdrücklich verlangen und das höhere Porto entrichten.

Die reitenden Posten sind zwar die wichtigsten für den Kaufmann, die gewinnreichsten für die Staatskasse und die wohlfeilsten in der Unterhaltung oder den Betriebskosten, aber, als ankommend und abgehend, in der Post:Expedition die schwierigsten.

In den großen Haupt: und Handelsstädten sind eine beträchtliche Anzahl Beamten vom Augenblick der Ankunft einer reitenden Post an, mit dem Ausfortiren der Briefe — oft sind es tausende — beschäftigt, damit z. B. bei der Masse der Kaufleute wie in Hamburg, Leipzig, Berlin, Danzig, Frankfurt a. M. u. u. kein Verwechseln entstehe, wo viele Empfänger einen gleichlautenden Namen führen, sich nur durch die Vornamen unterscheiden, oder auch bei Mehreren diese entweder gleich, oder nur versezt sind.

An den Haupt-Vorsetzungen ist jeder Kaufmann mit Geschäften überhäuft, er besteht daher sehr oft die Brief-Ausschrift nicht genau und öffnet das Schreiben; ist der Inhalt nicht für ihn, so wird er unwillig auf die Post-Anstalt, von der er die schleueste Besorgung und zwar ohne Fehl begehrt und keine Ueber-eilung gestatten will, wenn in einer Stunde 2 — 3 tausend Briefe und mehr in den Karten abzustreichen, zu sortiren und auszuthellen sind. Der rechte Empfänger erhält folglich den Brief später und theilt den Unwillen und die Schmähungen über die Unordnung und Nachlässigkeit der Postbeamten, welche Jeden zuerst befriedigen, alles schleunigst besorgen, auch keine Uebereilung, kein Versehen bei vielen tausend Briefen begehen sollen, besonders wenn noch andre reitende Posten bald nach einander eintreffen. Der Kaufmann begründet seinen Unmuth mit dem allerdings sehr richtigen Beweis, daß bei der Ordnung in seinen Geschäften, seine drei, fünf und mehr Comtoristen innerhalb 4 und 5 Stunden bei etwa 20 bis 30 Briefen keinen Irrthum verschulden.

2. Ordinaire fahrende Posten

werden diejenigen Posten genannt, wenn Jahr aus und ein, an bestimmten Tagen und Stunden, die vorhandenen Briefe, Gelder, Pakete und Reisenden in einem bedeckten Wagen — verschiedener Form, der Kasten in der Regel auf den Achsen liegend — zwei-, drei- auch vierspännig, stets auf demselben Wege (Poststraße) nach vorgeschriebenem Zeitraum von Station zu Station mit frischen Pferden Tag und Nacht fortgeschafft werden.

Die Führer sind Postillone und in der Postkleidung. Die Aufseher und Gewährleister für die richtige Ablieferung der Postgüter sind die Schirremeister, auch Conducteurs und Schaffner genannt. Das mühseligste Amt beim ganzen Postwesen. Auf den meisten Coursen lebt und wohnt dieser Beamte nur im Postwagen, Haus- und Familienwesen bleiben ihm fast fremd, denn er ist stets unterwegs. Kaum hat er 1½ Tag Ruhe in seiner

Klaufe, oder ist am Endpunkt seiner Coursstrecke, so beginnt er den Rückweg, oft 30 Meilen in 26 Stunden, und empfängt und liefert Briefpakete und Poststücke auf 15, 20 Stationen ab. Keine Jahreszeit und Finsterniß, kein Sturm und Gewitter halten den Gang der Posten, mithin auch sein Reisen auf. Der einzige Lohn eines Schirrmeisters für sein entbehrungsvolles Leben ist Menschenkenntniß, die macht er und muß sie machen wider seinen Willen. Der Unmuth und die anzüglichen Urtheile der Passagiere über harte Sitzbänke, beschränkte Plätze, Wagenstöße und gräuliche Wege, an denen der Arme doch keinesweges Schuld hat, sucht er im Anfange seiner Amtsführung durch Verpflichten und allerlei Eröstungen zu beschwichtigen, bei zunehmenden Jahren aber die Wiße und Stachelreden der Mißmüthigen schweigsam im angewöhnten Schlummer vorüber gehen zu lassen. Angekommen auf der Station, wo Reisende sich trennen oder verbleiben, greift Jeder nach seinem Gepäc, höchst selten in die Tasche, um dem Geplagten und Erwartungsvollen ein baares Andenken zu einem Labetrunk zu reichen. Man lese nur Dr. Lessmanns Nacht der Angst, um zu sehen, wie einem solchen Trostlosen zu Muth ist.

3. Schnellposten, Eilwagen.

Schon im Jahr 1804 wurden verschiedene Versuche angestellt mit der nachgeahmten, vom Grafen de Chabannes in Paris — eigentlich von dessen Begleiter, einem Engländer — erfundenen Gattung Geschwindwagen (Vélocifères); aber die ganz eigenthümliche Bauart der künstlichen Axen und Naben, und die Schwierigkeit, das unterwegs schadhaft gewordene Räderwerk ausbessern zu können, verstatteten nicht, dies höchst zerbrechliche Fuhrwerk, selbst als Personenwagen, zu benutzen (s. S. 235).

Am 1. April 1819 wurden die jetzigen Schnellposten oder Eilwagen zuerst zwischen Berlin und Magdeburg, und am 1. Julius 1820 zwischen Coblenz und Trier unter dem Namen: Personenwagen, eingeführt, eine Nachahmung der in England ge-

bräuchlichen Mail coaches (Briefpost; und Personenwagen zugleich). Der Kasten ruhet auf Druckfedern, Anfangs 2, nachher 3, jezt auf den Hauptcoursen vierspännig, zu Sitzplätzen für 3, 6, 8 auch 12 Personen eingerichtet. Mit diesen Schnellposten werden, außer dem Brieffelleisen, auch Personenpost; Reisende, mit einem nicht überall gleich bestimmten Gewicht des freien Gepäcks, und mit der Geschwindigkeit einer reisenden Post befördert.

Die überzähligen Reisenden werden in besondern viersitzigen Wagen (Beichaisen) mitbefördert, der Posthalter jeder Station empfängt das Personengeld der Mitfahrenden für die Hergabe dieses Beiwagens, die Postkasse gewinnt also nichts. Zum Fortschaffen des schwereren Reisegepäcks und der Poststücke dienen die drei; auch vierspännigen Fourgons (Pack; oder Güterwagen) zu zwei auch sechs Sitzplätzen eingerichtet. Diese Packposten werden entweder bei langen Coursen voraus, oder — wenn der Cours etwa 15 bis 20 Meilen beträgt — nach dem Abgange des Hauptwagens abgefertiget.

Mit diesen Eilwagen werden auch Geldbriefe und kleine Geldpakete, Papiergeld zu jedem Betrage und Handpakete, soviel im Wagen Raum haben, abgesandt. Bei Entfernungen unter 10 Meilen wird das gewöhnliche Porto der fahrenden Post, über 10 Meilen aber noch ein Zuschlag von 50 Procent gerechnet. Schriften bis 16 Loth schwer werden wie Briefe austaxirt, die mehr wiegenden müssen von einer besondern Adresse begleitet seyn, und jenes Briefporto muß ebenfalls mit 50 Procent Zuschlag erhöht werden.

4. Die Personenwagen.

Der zierlich gebaute Kutschkasten liegt auf Druckfedern, das Ganze ist leicht gebauet, zwei; auch dreispännig, zum Fortbringen der Briefe, Gelder bis zu 30 Pfund und Pakete bis 15 Pfund schwer, auch zu 6 Personen mit freien Reisebedürfnissen bis 30 Pfund. Sind mehr als 6 Reisende vorhanden, so werden die

überzähligen in Reichsaßen nachgefahren, welche der Posthalter auf jeder Station hergibt und dafür das Personengeld bezieht.

5. Die D i l l i g e n c e n

sind schwerere Kutschen auf Druckfedern, einige auf Riemen ruhend, zwei: auch vierspännig, für 6 bis 8 Reisende eingerichtet, jeder mit 10 Pfund freiem Gepäck, so viel nämlich der innere Raum des Kutschkastens bergen kann. Sie sind ebenfalls, wie alle fahrende Posten, zum Fortschaffen des Brief-Felleisens, der Gelder und Pakete bestimmt.

6. J o u r n a l i e r e n .

Eine nette Personen-Postkutsche zwischen zwei Städten mit großen Postämtern, gehend. Der leichte Wagen besteht zugleich als Schnellpost mit 6 Sitzplätzen — zu 3 Personen auf dem Vorder-, ebensoviel auf dem Rücksitz — zwei: auch dreispännig, nur für wenige Reisebedürfnisse, aber für Briefe, kleine Pakete und Gelder bis 50 Thaler im Betrage bestimmt. Diese Journalieren gehen in der Regel täglich, die zwischen Berlin und Potsdam an einem Tage sechsmal hin und her.

7. K a r i o l : P o s t e n

verbinden auf einer Strecke von wenigen Meilen entweder kleine Städte und Flecken mit der nächsten Postanstalt, oder auch Course. Sie vertreten die Stellen einer reitenden und fahrenden Post mit einem leichten Kariol oder Kaleschwagen, ein: auch zweispännig. Eben deshalb sind sie nur für das Befördern der Briefe, nicht zu schwerer und großer Pakete und Geldsummen — auch nicht der Reisenden — bestimmt und geeignet.

8. Wasserposten, Segel- und Dampfsschiffe.

Als Schweden — kraft des Westphälischen Friedensschlusses vom 24. October 1648, Art. X. §. 3 — im folgenden Jahr 1649 Vorpommern in Besitz nahm, ließ es, zur Verbindung beider

durch die Offee getrennten Ländertheile, zwischen Stralsund und Ystadt eine regelmässige Fahrt durch zwei Jachtschiffe oder Paketsboote veranstalten, welche Poststücke, Kaufmannsgüter und Reisende von einem Lande zum andern fortbrachten. Die Briefe aus und nach Schweden aber wurden, nach wie vor, mit der reitenden Post über Dänemark nach Hamburg gesandt.

So blieb es bis 1815. Bei Abtretung dieses Vorpommerns an Preussen, laut Traktats zu Wien v. 7. Junius, Art. 1 u. 2. behielt man vor der Hand die Fahrt der Postjachten bei. Seit 6 Jahren aber gehen in den Sommermonaten (vom Mai bis Ende Octobers) Dampfboote zwischen Greifswald (statt vorher Stralsund) und Ystadt für gemeinschaftliche Rechnung Preussens und Schwedens, der Transport geschieht nach einer bestimmten Post- und Frachttare. Ein Reserve-Dampfschiff tritt sogleich in die Stelle eines beschädigten und kann, außer der vollen Equipage, noch 20 Personen mit deren Reisegepäck führen. Sein Flächenraum ist auf dem Verdeck 92 Fuß lang und 26 Fuß breit. Im Winter sind, statt der Dampfschiffe, die Postjachten im Gange.

Zwischen Lübeck und Petersburg gehen monatlich zweimal Dampfschiffe, sie verweilen in Ystadt, um die Reisenden aufzunehmen, welche von dem Preussischen Dampfboot aus Greifswald dorthin zur Weiterfahrt nach Rußland gebracht werden, und das Dampfschiff aus Petersburg, um in Ystadt die Reisenden abzusetzen, welche mit dem Preussischen Dampfboot nach Greifswald (und Deutschland) zurückkehren. Die Fahrt zwischen Greifswald und Petersburg dauert vier Tage.

Bis Ende October 1828 ging ein Segelboot als Schiffs-post von Anklam auf der Peene und dem großen Haf (Meerbucht) nach der Insel Usedom, zur Verbindung der Städte Usedom und Swinemünde (Seebade-Ort) mit dem festen Lande.

9. Eine Boten- oder Fupost (Fuß-Postillon)

besteht darin, daß ein vereideter, vom Staate besoldeter Mann, die von der vorgesezten Postanstalt ihm überlieferten, in einem

verschlossenen Felleisen verwahrten Briefe, Handpäckchen und kleine Geldsummen an die folgende Postanstalt überbringt, die ihm zur Bestellung eingehändigten Briefe, Geldscheine ic. ic. unterwegs an die Empfänger gegen Bezahlung des Porto abgibt, und die auf seinem Wege gesammelten Briefe ic. ic. der nächsten Postverwaltung zum Weiterbefördern zustellt. Diese Post-Fußboten verrichten ihren Beruf in einer vorgeschriebenen Amtstracht, an festgesetzten Tagen und Stunden und stets auf demselben Wege.

Einige Botencourse enthalten zwei auch drei auf der Poststraße liegende Postanstalten, bei denen der Fußpostillon die nämlichen Verpflichtungen erfüllt.

Zu dieser Klasse gehören die

Land-Fußposten, Land-Postbriefträger.

Vor 1825 war keiner Postanstalt gestattet, sowohl die von den Orts-Einwohnern, als auch von den Bewohnern in der Umgegend aufgegebenen Briefe

an Einwohner in Flecken, kleinen Städten, einzelnen Landsitzen, Dörfern, Forsthäusern, Mühlen ic. die nicht auf der Poststraße lagen,

zur Bestellung anzunehmen, weil Landboten fehlten, auch war es untersagt, solche Briefe durch die zur Abholung der Briefe sich einfindenden Privatboten an den Bestimmungsort befördern zu lassen.

Besonders fühlbar blieb dieser Mangel in Städten, wo sich Justiz, Domainenamts- und andre Behörden, Commissarien ic. ic. befanden, welche mit Bewohnern solcher Orter, wohin keine Posten gingen oder durchkamen, im Schriftwechsel standen und jedesmal Expresse senden mußten.

Die längst gehegten und geäußerten Wünsche wurden lauter, daß die Ober-Postbehörde eine Anordnung zum Bestellen dieser sogenannten Landbriefe (Briefe auf's Land) treffen möge. Die Erfüllung erfolgte in der Annahme eigener Land-Postbriefträger auf einem Postamt; der Versuch entsprach, sie sind jetzt fast in alle Post-Orter eingeführt worden.

Diese auf Kontrakt angenommenen Land-Fußposten oder Post-Landbriefsträger sind vereidigt, und verrichten ihr Amt in der Postkleidung. Sie müssen wöchentlich zwei, auch wohl dreimal in der Umgegend ihres Bezirks oft 3 bis 4 Meilen in der Runde, nicht nur alle mit den Posten angekommenen Landbriefe, Geld- und Handpäckchen, welche die Adressaten nicht im Postamte, oder in der Postverwaltung abholen lassen, sondern auch diejenigen Landbriefe, welche von Bewohnern der Stadt aufgegeben werden, an die auf dem Lande Wohnenden — wohin keine Posten gehen — bestellen. Diese Briefsträger sind zugleich verpflichtet, unterwegs von den Land-Bewohnern, die mit den Posten abzusendenden Briefe und Handpäckchen gegen das Bestellgeld anzunehmen und im Postamt (Postverwaltung), von dem sie ausgehen, zum Absenden mit den Posten abzuliefern.

Für jeden Brief bis 16 Loth schwer wird $\frac{1}{2}$ Silbergroschen und für die über 16 Loth, und für ein Handpaket 1 Silbergroschen Brief-Bestellgeld (nicht Porto) vom Aufgeber dem Fuß-Postboten bezahlt.

10. E x t r a p o s t e n ,

daher so benannt, weil die Reisenden zwar nicht in dem Postwagen, sondern (extra, ohne Postwagen) in einem eigenen, oder gemietheten Wagen fahren, aber mit Postpferden und durch Postbeamte befördert werden.

Schon im §. 10 Seite 184 ist von dem Entstehen und der Einrichtung des Extrapostwesens im Preussischen Staat gesprochen worden, daß nämlich im J. 1712 das früher durch Fuhrleute unternommene Relaisweise Fortbringen der Reisenden als eine Schmälerung des Post-Regals und ein Eingriff in das Wesen der Posten: Reisen mit Pferdewechsel, beschränkt worden sey.

Jede Provinz erhielt eine ihren herkömmlichen Gebräuchen anpassende besondere Extrapost-Verordnung. Diese Abweichungen wurden jedoch im J. 1766 abgeschafft, und die damalige Post-

Regie (s. S. 13 Seite 198) führte ein allgemeines Gesetz ein. Dies bestimmt nun den Begriff: Extrapost entscheidend dahin, daß ein Reisender, oder mehrere, nach einem festgesetzten Zahlungsfaß von Station zu Station mit frischen (gewechselten) Postpferden, entweder im eigenen, oder in einem zur Reise gemietheten, oder in einem von dem Posthalter jeder Station hergegebenen Wagen, zu jeder von dem Reisenden zu bestimmenden Zeit und nach der vorgeschriebenen Stundenzahl, überall hin befördert werden.

Die Grundsätze und Vorschriften über die Zahl der Reisenden, die zu nehmende Pferdezahl, die Beschaffenheit des Fuhrwerks und Gepäcks, die Stundenzahl unterwegs, über die Obliegenheiten der Postbeamten und Befugnisse der Reisenden ic. ic. gehören nicht hieher. Sie stehen in den besondern Verordnungen und amtlichen Postbüchern, und diese sind, wie die Postnachrichten, zu Jedermanns Kauf.

Ueber jede Zahlung an Extrapost, Chaussée, Brück- und Begegeld wird ein Empfangschein ertheilt und muß gesetzlich ertheilt werden. In vielen Staaten — auch Deutschlands — versagt man dergleichen Quittungen, und läßt dadurch der Willkühr und Uebertheuerung des Posthalters freien Willen, denn gegen dessen Ableugnen fehlt ja der Beweis.

II. C o u r i e r e c)

sind Reisende — in außerordentlichen Fällen Standespersonen und hohe Staatsbeamte, — welche das vom Monarchen, oder

 dessen

c) In Frankreich Courrier genannt, und der Name von den zur Unterhandlung des Westphälischen Friedens 1646 — 1648 in Osnabrück anwesenden Französischen Gesandten: Heinrich von Orleans, Herzog von Longueville, Claudius v. Mesmes, Grafen v. Auvai ic. ic. in Deutschland eingeführt. Diese Courriere sind nicht mit den Courriers der Postwagen (unsern Schirreistern, Schaffnern, Conducteurs ic. in Deutschland), oder mit den Grandes Mallepostes in Frankreich zu verwechseln.

dessen Cabinet, von einem Feldhern, Staatsminister, Gesandten u. u. zur Bestellung empfangene Schreiben, Depeche genannt, selbst überbringen und dem benannten Empfänger persönlich einhändigen müssen. Wenn sie, von einem voran reitenden Postillon begleitet, nicht reiten wollen, erhalten sie auf jeder Station einen leichten halbbedeckten Wagen mit 2 Pferden bespannt und einen Postillon in der Postkleidung zum Führer. Bis gegen 1780 mußten die Couriere reiten, ihnen nahe voraus ein reitender Postillon als Wegweiser und zum Zurückbringen des gebrauchten Courierspferdes.

Vor der Errichtung der Tarisschen und einiger Reichsfürsten Post-Anstalten mußten die von den Regenten und Feldherren u. u. abgeschickten Staats-, Eil- oder Sendboten — auch Heerbotten genannt, wenn sie von einem Heerführer abgesandt waren — unterwegs für ihr Fortkommen selbst sorgen, und wenn ihr Vermögen, Pferde zu erhalten, mißlang, sich an die Stadt- oder Dorf-Obrigkeit wenden und Hilfe suchen.

Als die Tarisschen und Reichsfürsten-Posten sich vervielfältigten und zu deren schleunigern Befördern Posthaltereien zum Pferdewechseln (Stationen) errichtet wurden, wendeten sich einige, und nach und nach alle Eilboten oder Couriere an die Postverwaltungen, wo stets Pferde zum Dienst und zur Reserve bereit standen, und erhielten die Reitpferde gegen eine höhere Bezahlung der Fuhrgelber.

Das Ganze war also und ist noch jetzt zwar eine Privatsache, aber in Hinsicht der Mitwirkung des Postwesens und dem Herkommen zufolge, ein der Post beigegebener Zubehör (Annerum) durch Verordnungen geregelt. Auch ist das Befördern der Couriere darum unter die Aufsicht der Ober-Postbehörde gestellt, weil die Post-Anstalten ihre Pferde zu einem fremden Dienste — nicht zum Postdienste — hergeben, auch daß Vertheuerung, Willkühr und Unordnung verhütet, und Frevel, Anmaßung und Uebertretung der Gesetze bestraft werden.

12. Eine Stafette 1)

ist die Art der Beförderung, nach welcher auf Jemandes Verlangen und Kosten ein Brief, oder mehrere, auch ein kleines Paket, jedoch nur bis 5 Pfund schwer, in einer wohlversiegelten Brieftasche (Käuzel) verwahrt, außer den Posttagen und Post-Abgangsstunden, durch einen mit dem Postrock und den Postzeichen (Insignien) bekleideten Postillon bis zur nächstfolgenden Station, und so fort und fort bis zum Bestimmungsort gebracht wird. Dies Verfahren schließt in sich, daß das Ab- und Weiter-senden und Aushändigen an den benannten Empfänger nur durch Postbeamte, und das Befördern mit abwechselnden Postillonen und Pferden nach einem vom Staat bestimmten Zahlungssatz geschehen.

Die Anfangszeit dieser Sendungsart ist nicht auszumitteln. Viele schreiben die Erfindung den Tarisschen Postanstalten zu, wie alles, was Posten betrifft; dennoch ist es anders, den vor-handenen Nachrichten und Andeutungen zufolge.

Ehe an Posten und Postwesen gedacht wurde, schickten Kaufleute in den großen Handelsstädten Deutschlands und Italiens, in wichtigen Angelegenheiten ihre Diener, Gehilfen oder andre zuverlässige Leute mit Briefen, der Eile wegen, zu Pferde ab. War das Pferd des Abgeschickten erschöpft, und dürfte dieser unterweges nicht verweilen; so miethete er entweder ein frisches Pferd zur Weiterreise, oder im Fall eigener Ermüdung und Entkräftung, gab er einem sichern Bekannten oder Handelsgenossen die Briefe zum Weiter-Besorgen auf gleiche Weise. Der eigentliche, oder der stellvertretende Ueberbringer mußte vom Empfänger

1) Stafette schreiben die neuern Sprachforscher, die berühmten Rechtsgelehrten Böhmcr, von Beust u. u. und die alten Post-Verordnungen, abgeleitet vom italienischen Stafetta (das Diminutivum von Staffa ein Streigbügel), französisch Estafette, was in die deutsche Sprache, mit Weglassung des Anfangs, E und des zweiten f, übergegangen ist.

entweder einen Schein über die Abgabe — damals im Kaufmanns-Ausdruck: Recepisse genannt, — oder eine schriftliche Antwort zurückbringen. Dies melden einige Andeutungen in Hand- und Druckschriften vormaliger Zeit.

Die oft sehr beträchtlichen Ausgaben für solche Sendungen minderten, und überwogen auch wohl den bezweckten Vortheil. Die im siebzehnten Jahrhundert hier und dort errichteten Posten konnten denselben Zweck einer schleunigen Beforgung und richtigen Abgabe solcher wichtigen Briefe erfüllen, wenn die außerdienstliche Beförderung besonders vergolten würde. Man nahm den Antrag an, verstand sich zu einer höhern Bezahlung der Kosten statt des Briefporto, auch zu einer besondern Belohnung für den Postbeamten, der das Schreiben zuerst absandte, und für den im Bestimmungsorte, der jenes dem Empfänger, gegen einen Empfangschein ablieferte.

Dies ist das höchst einfache und zufällige Entstehen auch des Stafettenwesens, dessen Beaussichtigung und Beforgung König Friedrich Wilhelm I. durch einen Kabinetts-Befehl für immer dem Post-Departement zuwies.

In sich bleibt das Ganze dennoch eine Privatsache, wie schon die höhern Zahlungssätze, streng nach der Meilenzahl berechnet, die außergewöhnlichen Postritte, die besondre Belohnung der Postbeamten, Expeditions-Gebühren genannt, und die höchst beschränkte Gewährleistung beweisen, was alles bei den wirklichen Posten theils nicht Statt findet, theils anders geordnet ist. Die Postverordnungen über diesen Gegenstand haben nach und nach die amtlich und landesherrlich gewordene Einrichtung mehr geregelt.

§. 31.

U e b e r s i c h t d e r s ä m m t l i c h e n P o s t -
A n s t a l t e n ,

deren Benutzung, Leistungen und Amtsverhältniß.

Zum Betrieb des Postwesens in der Preussischen Monarchie waren am 1. Julius dieses Jahres (1832) vorhanden:

- 236 Postämter, die 2 Hof-, 12 Ober- und die Gränz-Postämter eingeschlossen, jedes für sich bestehend, keins dem andern untergeordnet.
- 960 Filial-Postämter, unter den Benennungen: Postverwaltung, Post-Expedition und Briefsammlung, den Postämtern zugetheilt und von denselben abhängig. Die veraltete Benennung: Postwärter ist, wegen des Unpassenden, aufgehoben worden.
- 846 Stationen oder Posthaltereien, zum Befördern der fahrenden, reitenden, Kariol- und Extra-Posten, Couriere und Stafetten.
- 2042 Postbehörden auf 5,014 Quadratmeilen und 13 Mill. 038,960 Einwohner, gemäß der letzten Volkszählung Ende Decembers v. J. 1831. (Amtliche Nachricht in der Spenerschen Zeit. 1832, No. 158, S. 6.) s).

Zum Fortbringen der Reisenden und Versendungen bestanden ebenfalls am 1. Julius dieses Jahres

- 2 Dampfschiffe im Sommer zu 2 verschiedenen Coursen,
2 Paketboote im Winter, beide von Greifswald
nach Ystad, 16 Seemeilen 24 d. Meil.

72 Eilwagen oder Schnellposten

die längste 109 $\frac{1}{2}$ M. enthaltend, überhaupt 1114 $\frac{1}{2}$:

74	Transport	1138½	Meil.
129	Reitposten, die längste	105½	M. überh. 2243½ ;
334	Fuhrposten, : : :	128½	: : 3826 ;
181	Kuriolposten : : :	12½	: : 529½ ;
315	Botenposten : : :	11½	: : 852½ ;
diese Beiden mit 3 auch 4 Botenwechsel,			
758	Land-Fußposten, deren Wegelänge enthal-		
	ten 2, 4 auch 5 Meilen in der Runde,		
	die Gesamtzahl beträgt über . . .	2274	;
<hr/>			
1791	Posten auf	10,864	Meilen,
	jede Post wöchentlich nur einmal, auch nur einfach,		
	d. h. hinwärts angenommen.		

Und diese 1791 Posten und 2042 Postbehörden, — zusammen 3833 — werden von einer so mäßigen Anzahl Beamten besorgt, daß in andern Staaten zu der Ausführung das doppelte, wohl dreifache Personale erforderlich seyn würde.

Man kann sich von der Richtigkeit der obigen Angaben aus den von der Ober-Postbehörde in Zeitfristen herausgegebenen Büchern und amtlichen Nachweisungen aller Postcours, Postanstalten u. u. überzeugen, jeder Käufer und Leser kann sich daraus selbst über dasjenige belehren, was er einer Reise, oder Versendung wegen wissen will. Nur ist die Zeit der Herausgabe wohl zu beachten, um nicht dem Buche oder der amtlichen Nachricht das als Unvollständigkeit und Fehler anzurechnen, was in den Coursen und Anstalten erst nach der Bekanntmachung verändert worden, oder hinzugekommen ist.

Von der Benutzung und den Leistungen der gesammten Preussischen Posten wird die Nachweisung überzeugen, welche die Verificatur (als Behörde zur Prüfung aller Rechnungen im Postwesen) — aus den Rechnungen, Briefkarten, Fracht- und Personenzetteln angefertigt und im Herbst vorigen Jahres den da:

maligen Befund bis zum letzten August, in den Berliner Zeitungen amtlich bekannt machte. Nach eben jenen Belägen sind bis zum Schlusse des vorigen Jahres 1831 in allen Provinzen der Preussischen Monarchie

a) g e r e i s e t

mit den Fahrposten, (die Extraposten nicht mitgerechnet)
 377,926 Personen. Davon sind in Berlin angekommen
 33,316, und abgegangen 32,703, mithin 613 mehr ein-
 getroffen, von denen wahrscheinlich Viele mit andern
 Fuhrwerken zurück, oder weiter reiseten.

b) V e r s a n d t w u r d e n

mit allen Posten im ganzen Königreiche, die von den Fuß-
 boten besorgten mitbegriffen,

- 30 Mill. 593,735 Briefe, deren Zahl aus den Briefarten al-
 ler Postämter und deren Unterbehörden ent-
 nommen h),
- 27 : 817,673 Thaler in Gold, hierunter 4,210,000 Tha-
 ler Klassenlotterie-Einsätze und Gewinne, aus
 und nach dem In- und Auslande,
- 84 : 215,982 Thaler baar in Courant und Münze, und
- 87 : 139,251 : in Papiergeld al pari,
 mit Inbegriff der baaren Zinszahlungen und
 Kapitalien, der Pfandbriefe, Obligationen,
 Kassenscheinen u. u. auch der Sendungen
 zwischen den Landesbehörden, Kassen und Pri-
 vatzahlungen, portofrei oder portopflichtig,
- 261 : 253,749 Thaler in Courshabenden Pa-
 pieren, größtentheils nach und aus Ham-
 burg, Frankfurt a. M., Paris, Bordeaux,
 London, Manchester, Liverpool, Amsterdam,
 Danzig, Königsberg, Breslau, Memel, Ri-

ga u. u. Ein geringer Theil nach und aus Oesterreich und Italien (Livorno, Fiume, Triest, Mailand, Genua u. u.).

2 Mill. 478,247 Paßete, welche zusammen 17 Mill. 684,735 Pfund, oder 160,770 Zentner 35 Pfund Preussisches Gewicht betrugen, und von 688 fahrenden und 1073 Botenposten fortgeschafft worden sind.

Das Amts-Verhältniß der Postämter gegen einander ist festgesetzt.

Die Bezeichnungen: Hof- und Ober-Postamt, Post- und Ober-Postdirector sind im Preussischen Staat nur Ehren-Benennungen, wegen der größern Wichtigkeit und des höhern Ranges der Stadt, in welcher ein Postamt befindlich ist.

Die Nichtkenntniß dieser über 120 Jahr alten Bestimmung führt im Auslande zum Mißdeuten der General-Verfügung vom 30. December 1824, wegen der einigen bedeutenden Postämtern übertragenen Aufsicht auf die Dienstführung in dem ihnen zugewiesenen Bezirk.

Jene Verfügung macht es jedoch den erwählten Ober- und Postdirectoren bloß zur bedingten Pflicht, in ihrem Wohnort sich von der Amtsführung in dem ihnen angewiesenen Sprengel in Kenntniß zu erhalten, und alle Mängel, Unvollkommenheiten und jede Sorglosigkeit im Dienst — welche ihnen von den befragten Conducteurs, Reisenden oder Beschwerdeführenden bekannt werden — der Ober-Postbehörde in Berlin, zur weitem Veranlassung, anzuzeigen.

Der Sinn dieser Anweisung sagt ausdrücklich, daß Niemand dieser Beauftragten weder persönlich, noch schriftlich in dem ihm angewiesenen Umkreise als dessen Vorgesetzter auftreten, gebieten, oder sonst einen Vorrang und eine Amtsgewalt in jener Beziehung ausüben darf.

Weiter enthält die Vorschrift nichts, sie beabsichtigt nur Gewinn für die Ordnung im Postdienste, gibt mithin keinem Ober- und Postdirector eine Macht über andre Postämter und beschränkt sich nur auf eine, den Letztern durchaus nicht lästige Aufsichts-Maßregel.

a) Frankreich auf noch einmal so großer Fläche von 10,086 Quadrat-Meilen und mit fast dreimal mehr Einwohnern — 30 Mill. 750,000 — hatte vor 2 Jahren nur 1382 Postbureaux, 417 Nebenbureaux und 1463 Stationen, überhaupt 3262 Postbehörden, also nur 1220 mehr in seinem zweifach größern Gebiete. — Gestand doch der Minister, Baron Pasquier, Chausséebau-Intendant, jetzt Präsident der Palastkammer, am 17. April 1829 auf der Rednerbühne in der Deputirten-Kammer, daß einer genauen Zählung zufolge, 1300 Hauptorte in den Kantons und 35,587 Gemeinden (Ortschaften) keine Postanstalten hätten. Die Briefe dahin würden theils durch Fußboten, theils durch die Préfectur-Wagen — mithin Privat-Gelegenheiten — besorgt.

Seit dem 1. April 1830 bestellen — der Angabe nach — 5000 Land-Postboten sämmtliche Briefe in den Gemeinden, welche keine Posten haben.

b) In der Stadt London allein sind, den neuesten Nachrichten zufolge, im Jahr 1830 — 9 Mill. 950,000 Briefe ein- und abgegangen. — Im ganzen Frankreich aber nur 43 Mill. 070,000 Stück mit den Posten versandt worden. Der officielle Postbericht von Paris für dasselbe Jahr 1830 gibt die Zahl der täglich in der Stadt ausgegebenen Briefe auf 53,000, der täglich abgehenden auf 60,000 Stück an, beträgt jährlich 41 Mill. 245,000 Briefe nach und aus der Stadt selbst. — Wie ist das zu glauben, wenn man berechnet, wieviel Briefträger zur Abgabe von 53,000 Briefen in jedem Tage erforderlich sind, angenommen, daß der gesunde und rüstigste Mann täglich höchstens 350 Stück zu bestellen vermag, Treppen auf und ab in den 3, oft 5 Stockwerk hohen Häusern und deren Hofgebäuden steigen muß und wirklich nicht verweilen darf. Treibt er ein solches Laufen und Steigen 8 Jahre hindurch, so ist er entweder steifbeinig, oder schwindelhaftig, folglich total invalide, wie die Erfahrung gelehrt hat.

§. 32.

Posten aus und nach Berlin.

Man rühmt in Büchern und Gesprächen, besonders wenn die Wortführer vom Handelsstande sind, die große Anzahl Posten, welche aus London und Paris nach allen Provinzen und ins Ausland gehen, um die Gelegenheit zu einem öftern Brieffenden darzubieten, den Briefwechsel zu erleichtern, zu befördern, zu beschleunigen und somit den Handel und Verkehr mächtig zu beleben. Lob und Blick sind auf jene überfüllte Weltstadt und auf das weit ausgebehnte Paris gerichtet.

Von diesen Lobrednern scheint jedoch keiner zu wissen, daß z. B. von London und ganz England die Briefe nach dem Auslande nur zweimal in der Woche abgehen und alle, ohne Ausnahme, woher sie auch kommen mögen, den Umweg über London, folglich Viele den Lauf hin und zurück machen müssen, auch daß am Sonntage die Posten weder abgehen, noch ankommen dürfen.

So geht es mit dem Preisen und Bewundern fremder Einrichtungen, die theils gar nicht bestehen, theils Vorzüge haben sollen, von denen gerade das Gegentheil Statt findet.

Nur von den Vorzügen des Auslandes wird stets und viel gesprochen, ohne das unzählige Gute erkennen und schätzen zu wollen, was von sämmtlichen Ober-Postbehörden Deutschlands mit großem Kosten-Aufwande und dem Beseitigen oft sehr schwieriger Hindernisse — z. B. wegen der gar oft nicht bestimmenden Nachbarstaaten — lediglich zum Besten, zum Privatnutzen eines Jeden beschafft worden ist, aber eben aus Vorurtheil und unbegründeter Vorliebe für das Fremde, von Wenigen beachtet, von noch Wenigern gewürdigt wird.

Von den Posten in Wien, Frankfurt a. M., Hamburg, Leipzig u. u. will ich schweigen und mich nur auf die

Hauptstadt Berlin

beschränken, da die Zeugnisse und die Sätze in den öffentlichen Post-Nachrichten zu Jedermanns Kenntniß vorhanden sind. Sie reichen gerade den überzeugenden Beweis:

daß Berlin in der Anzahl der Posten Paris weit übertrifft.

Denn es gehen ab (s. Uebersicht u. oder den Postbericht von Berlin für 1832, und das Post-Handbuch für Berlin, 1832)

wöchentlich, den Sonntag eingeschlossen,

112 Schnellposten oder Eilwagen und Diligencen, als Brief-Felleisen und zugleich Personen-Posten i),

37 reitende oder eigentliche Brief-Posten, die nie reitend fortgebracht, sondern deren oft Zentnerschwere Brief-Felleisen auf 4rährigen Kariolen oder kleinen Kaleschen zweispännig gefahren werden,

61 fahrende oder die ordinären Personen- und Paket-Posten, oft begleitet von 3, 4, 6 dreispännigen Beiwagen, sämtlich mit Reisenden besetzt und mit Frachtstücken beladen,

210 Posten bis zum 1. Julius dieses Jahres.

Alle diese Posten werden zugleich als Briefposten benutzt.

Die Gesamtzahl beträgt hienach 210 abgehende Posten, rechnet man eben soviel ankommende, so sind es

420 Posten in jeder Woche,

welche von frühmorgens bis in die Nachtzeit eine nur höchst mäßige Anzahl Beamten vollauf beschäftigen.

In London und Paris müßten deren doppelt, wohl dreifach so viel nöthig seyn, wenn, wie im ganzen Preussischen Staat geschieht, jeder abgehende Brief — recommandirt oder nicht,

i) z. B. die Schnellposten täglich von Berlin nach Potsdam (6mal) — nach Halle und Leipzig — Frankfurt a. d. O. — Magdeburg — und Stettin.

das ist gleich, — auch das kleinste Paket von geringem Werth und ein Brief mit wenigen Groschen Inhalt, mit dem Namen des Empfängers, der Nummer, dem Gewicht, der Signatur und dem Portobetrag in die Postkarte eingeschrieben seyn müssen, damit das Verbleiben eines jeden Schreibens und Pakets gerichtlich nachgewiesen werden kann.

Von jenen 210 Posten gehen

w e s e n t l i c h

- 30 nach Sachsen, Baiern, Süddeutschland, in die Schweiz ic. ic. auf 4 Coursen,
- 16 nach Preussen und Rußland auf 3 Coursen,
- 33 nach den Rhein:Provinzen, Holland, Frankreich, Spanien, Portugal, England ic. ic. auf 4 Coursen,
- 14 nach Hamburg, Lübeck, Holstein, Dänemark, und von Hamburg mit den Dampfschiffen und Paketbooten nach England,
- 8 nach Schlessien, Oesterreich, Mähren, Böhmen, Hungarn, der Turkey, Italien ic. ic. auf 3 Coursen,
- 8 nach Posen, Polen und Süd:Rußland,
- 4 nach dem Norden, (Schweden, Norwegen) auch über Ystad mit dem anlandenden Lübecker:Dampfschiff nach Petersburg (s. Seite 253).

Nicht gerechnet die Sendungen nach den genannten Staaten auf Coursen und mit Posten, die sich unterweges theilen und die Briefbeutel bis zum Anfangspunkt des Seitenweges mitnehmen, wie in allen Poststaaten geschieht.

Noch mehr Gelegenheiten zum Brieffenden wird man im Ernst ohne Unbilligkeit, eigensinnige Kritikelei und theoretisches, weises Räkeln wohl nicht verlangen. Manches Urtheil wird freilich auch nur hingefagt, um eine eingebilbete Einsicht und Klugheit leuchten zu lassen, oder um doch mitzureden.

Im Hof-Postamte geschieht die Annahme der Briefe, Gelder und Pakete täglich von 8 Uhr Morgens ohne Unterbrechung bis 8 Uhr Abends.

§. 33.

Ueber Brief-, Geld- und Paket-Befördern und Bestellen.

In England, Frankreich, Holland, Schweden, Rußland, Italien und einigen Gebieten Deutschlands wird von den Postbehörden nur allein gesorgt, die Briefe zu befördern. Aber — wohl zu bemerken — bloß die Briefe nach solchen Orten, welche auf der geraden Poststraße bis zum Endpunkte eines Haupt- oder bedeutenden Seiten-Courses liegen. Um die weiterhin und nach Orten weit vom Wege, vor- oder seitwärts, bestimmte Correspondenz bekümmert sich Niemand, oder nur höchst sorglos, weil in der Regel alle directe Verbindungen fehlen, folglich dergleichen Schreiben entweder auf großen Umwegen, oder durch Expresse, oder gar nicht bis zum Wohnort des bestimmten Empfängers gelangen können. Dies ist stets der Fall, wenn der Ort nicht bedeutend genug ist, einen eigenen Voten wöchentlich nach der 2, 3 und mehreren Meilen weit entlegenen Poststation zur Nachfrage, oder zum Abholen etwa vorhandener Briefe, zu unterhalten.

In dem, wegen seiner nützlichen Einrichtungen so hoch gepriesenen England ist dies Ungemach am ärgsten. Es ist fast unmöglich, einen Brief nach einem vom Course seitwärts liegenden kleinen Orte, oder tief in die Provinz zu senden, die Post kann ihn nicht weiter bestellen, als bis zu dem Punkt des Courses, der dem Bestimmungsort am nächsten liegt, von da an bleibt der Brief seinem Schicksal, d. h. einer gelegentlichen Nachfrage, überlassen. Neben- oder Verbindungs-Course im Innern der

Provinzen sind auf großen Strecken theils nur wenige und diese zudem unzureichend, theils gar nicht, wie in Wales, in den nördlichen Gebieten, in Schottland und Irland.

Selbst in Frankreich sind große postenleere Flächen, manche 10 bis 15 Meilen im Gevierte. Um sich zu überzeugen, übersehe man nur auf der Postkarte von Frankreich, — herausgegeben vom General-Postdirector in Paris im neuesten *État général des Postes*, also offiziell — die leeren Strecken und Flächen zwischen Lyon, Chalons und Moulins — zwischen Grenoble, Valence, Avignon und Gap — zwischen Nismes, Narbonne, Toulouse und Aurillac — zwischen Limoges, Poitiers, Tours und Chateauroux — zwischen Mort, Saumur und Poitiers u. a. m. gänzlich ohne Posten. Dies Land mit 75 Städten, jede über 10,000 Einwohner (s. Note g S. 264). Viele Posten passen auch nicht auf einander, es finden sich schon zwischen Calais und Valenciennes 24stündige Stilllager der Briefe. Was in Paris von der Rednerbühne herab den Pairs- und Deputirten-Kammern von dem Vorhandenseyn vieler erschaffenen und ausreichenden Provinzialposten in dem großen Reiche, versichert worden ist, dient — als Gegensatz der Wirklichkeit — nur zum Beschwichtigen zudringlicher Frager und Querulanten und steht mit klug gestellten Phrasen in dem Concept der besänftigenden Rede, diese mit angemessenem ergreifenden Pathos declamirt, vom Centrum und rechts und links laut applaudirt.

Fast alle Reiche in Europa, auch die meisten Staaten in Deutschland, sind abgerundet, und haben daher ihre Postanstalten beisammen, nur Preussen nicht. Es entbehrt, in Hinsicht des Postwesens, wegen der großen Ausdehnung seines Gebiets in der Länge und der überweiten fast geraden Postenlinie von 2264 geographischen oder Post-Meilen — von der russischen Gränze über Memel, Tilsit, Berlin, Cassel, Koblenz und Trier bis Greve:

machern — den überaus wichtigen Vortheil der Nähe und des Beisammenseyns seiner Post-Verwaltungen rund umher, folglich einer bequemerem Beaufsichtigung und Leitung. Darum müssen denn besondere Anordnungen den Mangel der leichtern Uebersicht ersetzen.

Denn in der ganzen Monarchie Preussen sind alle Posten so genau verbunden, auf einander passend und so zahlreich, daß ein Brief sogar an den Bewohner eines an dem äußersten Gränzpunkt liegenden einzelnen Häuschens eben so schnell und richtig durch die besondern Landposten bestellt wird, als ob ein großer Cours gerade dahin vorhanden wäre. Diese Verzweigung, das richtige abgemessene Zusammentreffen aller Seiten-Verbindungen und der Umstand, daß Briefe mit allen Gattungen Posten versandt werden, machen das Bestellen eines Briefes nach jedem Orte möglich. Das kleinste Paket von wenigen Lothen, oder von geringfügigem Werthe, die kleinste Summe von einigen Groschen werden dem bestimmten Empfänger, wo er auch ist, eingehändigt. Zu diesem Bestellen nach den entlegensten kleinsten Ortschaften, Mühlenhöfen, einzelnen Häusern und Ansiedelungen sind eben die Land-Postboten bestimmt, welche jeden Winkel, jedes Gehöfte, jede Hütte in ihrem Bezirke kennen (s. S. 254).

Das schnelle Befördern der Briefe gehört ebenfalls zur Pflicht der Preussischen Postbeamten. So ist z. B. ein Brief von Berlin nach Trier, 92 Meilen, nur 4 Tage 21 Stunden — nach Saarbrück 103½ M. — 4 Tage 4 Stunden — nach Köln, 83 M., 3 Tage 8 Stunden — nach Paris über Aachen, 157½ M., 6 Tage 12 Stunden — nach Memel, 105½ M., 3 Tage 8 Stunden — nach Petersburg, 226 M., 7 Tage 8 Stunden — nach Warschau, 77½ M., 2 Tage 12 Stunden — nach Wien, 87½ M., 3 Tage 19 Stunden u. u. unterweges.

Diese Eile wird nicht durch die leichten oder reitenden Posten, sondern durch die 3, auch 4spännigen fahrenden Personens, und Briefpost- oder Eilwagen bewirkt, den

Aufenthalt zum Umspannen und Abfertigen auf 30, 40 wohl 50 Stationen und Post-Expeditionen, in großen Postämtern 1 Stunde Aufenthalt und die beiden halbstündigen Essenszeiten, bei Tage und eine Abends, mitgerechnet.

§. 34.

U e b e r P o r t o u n d P o r t o t h e u r u n g .

Man macht gar viel Gerede über die Höhe der Preussischen Briefportotaxe, wie beispielsweise, in der höchst trefflichen Zeitschrift: Archiv der Postwissenschaft, 1831, Nr. 42 u. 43, S. 168. Fast alle Beurtheiler betrachten nur die hohen Sätze, ohne die großen Entfernungen und in deren Folge die beträchtlichen Transportkosten zu erwägen, und übersehen geflissentlich den niedrigen Portobetrag bei den mindern Entlegenheiten der Oerter, wodurch die höhern Tarfsätze ausgeglichen werden. Die Billigkeit des Porto spricht hienach von selbst, und für Preussen zum Theil schon daraus, daß das Gewicht eines einfachen Briefes zu 4 Loth, — in andern Staaten dagegen nur zu einem halben Loth — und das Porto nach der Entfernung von 4 zu 4 Meilen, und von 30 Meilen ab, zu 10 Meilen steigend, bestimmt ist. Ferner bleibt außer Acht, daß Preussens Gebietslänge 226 Meilen beträgt, mithin ein Brief, der 90, 130, 180 Meilen weit befördert wird, nicht für wenige Groschen versendet werden kann, und wenn derselbe durch fremdes Gebiet geht, dem Nachbarlande ein Portoantheil — gleich dem Durchgangszoll — gebührt. Man vergleiche nur die Preussische Posttaxe mit der in Frankreich, England, Holland und einigen Gebieten in Deutschland, so wird man sein Urtheil ändern, und die Preussischen Sätze mäßig und angemessen finden. Die Geldporto-Taxe ist überdies die wohlfeilste vor allen der auswärtigen Postverwaltungen.

Ueberhaupt ist Portotheurung ein oft besprochenes und immer wiederkehrendes Thema, daß Jeden zum Reden und zu

Kraftsprüchen aufregt. Politiker gefallen sich vorzüglich in diesen und in lauten Deklamationen.

Es ist doch bemerkenswerth, daß gerade das Postwesen fast die einzige Staats-Anstalt zu seyn scheint, deren Zahlungssätze und Einnahme Jedermann — der Clerus und Jurist, besonders der Kaufmann und noch Andre — geschmäclert wissen will, obgleich die Vorbenannten sich sträuben, von ihren Amtsgebühren, Sporeln, Speesen, Provisionen und sonstigen baaren Zugängen nur einen Kreuzer zu erlassen. Niemand denkt daran, daß für die empfangene Zahlung eben dies Postwesen durch seine Mittel zum Reisen und Versenden, dem Zahlenden doch einen materiellen, einen wesentlichen Nutzen gewährt, den andre Staats-Anstalten für die eingenommenen Steuern und Beiträge nicht darbieten.

Fast allgemein — nur nicht in Alt-England — wird über die Höhe des Postgeldes geklagt. Man mag Recht haben, jedoch bedingt und beschränkt, wie dies bei vielen Beurtheilungen der Fall ist, welche entweder auf begränzter Kenntniß, oder auf verkehrten Meinungen und Ansichten, ganz eigentlich und in der Regel aber darauf beruhen, daß man nur den eigenen Vortheil im Auge behält. Des Landes Nutzen und des Nächsten Bestes bleiben seitwärts liegen.

Finanzen sind der baare Bedarf des Staats und dem Wohl des Landes entsprechend, wenn das Erheben der Einnahme mit dem mindesten Druck der Einwohner verbunden ist; so lautet der Spruch vieler, aber ohne den sehr zu beherzigenden Zusatz: und die Finanzen auch den Bedürfnissen des Staats angemessen, folglich zureichend sind. Die Wichtigkeit dieses höchst schwierigen Sazes im Staatshaushalt erscheint erst recht anschaulich in dem Wirrwar des Streitens der Deputirten aller constitutionellen Staats-Verwaltungen. Constitutionel nennt man solche, wo die Regierten (die Unterthanen, oder französisch: die Bürger) durch ihre Deputirten die Steuern bewilligen, Landesgesetze vorschlagen und errichten helfen, und, nach Gutdünken, Convenienz,

oder

oder andern Umständen Ja! oder Nein! sagen. Insgemein führen einzelne, wegen des geglaubten geistigen oder persönlichen Werths berufene Redner das Gegenwort, gar, oft mit unvollkommener Kenntniß des Ganzen, folglich einseitig, und die schweigsamen Zuhörer sprechen dann bei gleicher Fremdheit ihr: Für oder Wider das Bewilligen der erforderlichen Summen.

Eben so stellt man den liberalen Grundsatz auf: daß der Staat seine Einnahme nach den Ausgaben, und diese in gleichem Maaße nach jenen einrichten soll. Wodurch ist denn aber festgesetzt, wie viel der Staat einnehmen soll, wenn nicht zuvor berechnet wird, was nothwendig ist, auszugeben, um danach bestimmen zu können, wie viel aufgebracht werden muß? Das Postwesen z. B. möge dies zum Theil verdeutlichen.

Man erwägt nämlich nicht die nach den Entfernungen zu berechnenden Beförderungskosten, d. h. die nach Meilen und Pfunden zu zahlenden Frachtgebühren an die Posthalter, die theuren Preise und schnelle Abnutzung der Pferde, die vielen Geräthschaften und andre Bedürfnisse, überhaupt die kaum glaublich hohe Ausgabe zur Unterhaltung des Postfuhrwesens, für die Unzahl der Postwagen allerlei Gattung und für Besoldungen, die wahrlich kaum die mühevollen Dienstpflichten lohnen. Eben so will man die Jedem sichtbaren Verbesserungen, die Opfer und Kostenpenden nicht wahrnehmen, welche die Ober-Postbehörden — ich rede hier überall von ganz Deutschland — verwenden, um den Vortheil und die Bequemlichkeit der Reisenden und Correspondenten zu fördern, und jeden billigen und auszuführenden Wunsch und Vorschlag gern und schnell, auch ohne Gewinn, zu erfüllen.

Dies alles bleibt unbeachtet, und wird bei den Klagen über Portotheurung entweder übersehen, oder vorsätzlich verschwiegen, oder fällt bei den Vorschlägen nicht ein, in deren Ausführung man erst erkennen würde, wie sehr man sich verrechnet habe. Manchem ist auch wohl unbekannt, daß die Post-Einnahme — als Staats-Ertrag — zu allen Staats-Ausgaben, z. B. den

Bauten und Ausbesserungen der Kunststraßen und andrer Wege und der Brücken, zur Besoldung des Heers und mancher Landes-Behörden, die keine andre Einnahme haben, zum Errichten und Bestehen öffentlicher Anstalten u. d. m. beiträgt. Wird die Post-Einnahme verkürzt, woher denn die Ersatzmittel der hier nur zum Theil genannten Zuschüsse nehmen?

Aber man begehrt die Verminderung des Porto und verschweigt keinesweges die Mittel zur Ausführung.

Viele Kenner der Staats-Wirthschaft — der Mehrzahl nach mit nicht vollkommen gereiftem, größtentheils auch ohne weiteres Nachdenken — meinen nämlich, daß die Ausfälle im Post-Ertrage entweder auf eine ihnen selbst nicht deutliche Weise, zum Beispiel, durch eine allgemeine mäßige Erhöhung der Abgaben von Lebensmitteln, oder sonst durch eine neue, noch zu ersinnende allgemeine Steuer, gar süglich zu decken seyn würden, zu welcher folglich auch diejenigen mitbeitragen müßten, die, wie die Landleute und untere Volksklasse, höchst selten oder nie Briefe schreiben und erhalten.

Durch solche Gemeindesteuer wird allerdings der große edle Zweck erreicht, daß nicht nur das Deficit in der Post-Einnahme gedeckt, sondern, was der eigentliche Gesichtspunkt und die Hauptsache bleibt, daß die Begüterten, überhaupt Alle,

welche für Vergnügen — der Eitelkeit zu fröhnen, — den Schein und Ruf des Reichthums und Wohlstandes zu retten — auch im Spiel viele Thaler und Gulden verschwenden und nicht beachten,

daß diese Glücklichen — auf Kosten der Gesamtheit — doch einige Groschen oder Kreuzer Porto ersparen können. Wie sich von selbst versteht, die rühmlich vergeudeten Thaler und Goldgulden bleiben unerwähnt.

Weit uneigennütziger denken jedoch andre Einsichtsvolle. Sie wünschen und eifern — damit ihre Briefe und Pakete höchst wohlfeil, wenn's seyn kann umsonst, befördert werden, — daß das Postwesen durchaus nicht als eine Finanzquelle benutzt

werden, sondern dessen Einnahme nicht die Unterhaltungskosten übersteigen müsse. Dieser kluge Gedanke setzt jedoch eine Möglichkeit voraus, vorher schon zu berechnen, wie viel Briefe und Pakete aufgegeben und Reisende sich einfänden werden, um die Summe des zu erhebenden Porto und Personengeldes in $\frac{1}{4}$ Jahre genau bestimmen zu können, damit von allen Brief-Absendern und Reisenden gerade nur so viel bezahlt werde, als zusammen, die Ausgaben des Vierteljahrs betragen. Dies möchte, meines Bedünkens, wohl zu den Kunststücken eines Finanz- und Rechnungs-Beamten gehören, weil bekanntlich die Post-Einkünfte von den mehr oder mindern Sendungen und Reisen abhängig, folglich nur zufällig sind. Dennoch ist jener wichtige Rath allen Staats-Regierungen wohl zu empfehlen. Uebrigens scheint der Vorschlag dem Ansinnen gleich zu seyn: daß jeder Staatsbeamte nur so viel Besoldung haben müsse, als sie zur alleinigen Bezahlung seiner Lebensnahrung, nicht aber zugleich zum Mitunterhalt seiner Familie ausreicht, — daß der Handwerker nur die Auslage für das angewendete Material zu dem gefertigten Nachwerke begehre — und der Kaufmann jede Waare nur für den Einkaufspreis verkaufe, ohne die Zinsen des ausgelegten Kapitals, die Steuern, die Provision und den Lebensunterhalt zu zurechnen,

Leider gehen alle Winke und Fingerzeige solcher patriotischen Rathgeber verloren, weil aus ihren gemüthlichen Aeußerungen klar hervorgeht, daß — mit bescheidenem Verschweigen ihres Privatvorthells — doch lediglich nur für selbst eigene Ersparung, statt für das Gemeinwohl und die Deckung der Kosten für alle Staatsbedürfnisse gesprochen, und die Uebersicht und Grundkenntniß des ganzen Finanzsystems vermißt wird.

Der Grundsatz bleibt daher aufrecht: Wer der Post bedarf, muß das vom Staat bestimmte Porto — wer der Justiz bedarf, muß Sporteln — wer der Kirche bedarf, die jura stolae — den Gymnasien das festgesetzte Schulgeld und wer einer Waare be-

darf, den Preis bezahlen, welchen der Kaufmann, Künstler oder Handwerker benennen.

§. 35.

V o n d e r P o s t : C o n t r o l l e

u n d

d e m R e c o m m a n d i r e n d e r B r i e f e .

Das Wesen der im Auslande verkannten Postkontrolle im Preussischen Staate besteht in der strengen Aufsicht der Oberpostbehörde auf die Dienstausübung aller Postbeamten in deren Stufenfolge.

Diese Controlle gebietet allen Postämtern und Postverwaltungen als Hauptpunkt:

daß das geschehene Absenden und Bestellen nicht nur eines jeden Briefes — ohne Unterschied des Äußern, und an wen und von wem derselbe geschrieben ist — sondern auch der kleinsten Summe und des unwichtigsten Pakets überzeugend nachgewiesen werden können und müssen.

Dies Gesetz lastet allerdings so schwer auf den Beamten, daß jede Klage die strengste Untersuchung und, nach Befund einer Vernachlässigung, oder Pflichtwidrigkeit, die unbedingte Dienst-Entsetzung mit einer Nebenstrafe zur Folge hat.

Nur die eigenthümliche Einrichtung, daß jeder Brief und jede Adresse zu einem Paket speciell registrirt und außerdem bei der Aufgabe sowohl, als bei der Abgabe im Bestimmungsorte mit dem Tages-, und in bedeutenden Orten sogar mit dem Stundenstempel bedruckt wird, macht diese Controlle möglich. Gerade dies einzelne Encartiren und die Vertretung erschweren und hemmen das Unterschlagen und Verauben, den willkürlichen Ansaß und die Vertheuerung des Porto, auch die Vernachlässigung beim Versenden und Bestellen.

Man hat in England, Frankreich, Schweden, Italien, sogar in manchen Postgebieten Deutschlands nicht die geringste Sicherheit, weil es unmöglich ist, nur irgend weder eine Nachforschung über die Abgabe eines Briefes zur Post und über seine richtige Weiterbeförderung mit Erfolg anzustellen, noch eine Auskunft über dessen Verbleiben zu erhalten, da in jenen Staaten alle Briefe als eine werthlose Waare behandelt, und nach der Stückzahl summarisch registriert und verpackt werden. Spurlos verschwinden viele Briefe, denn der Mangel an jenem, nur dem Frevelnden freilich furchtbaren Gesetz und dessen Vollstreckung, läßt dem Leichtsinrigen oder Pflichtvergeffenen Freiheit und Willen.

Daher entspringen die lauten und bittersten Klagen der Correspondenten, die den guten Ruf der Postbeamten untergraben und allen Glauben an die eidlich angelobte gewissenhafte Amtsführung vernichten. In jenen Ländern bleiben die dringendsten Nachfragen ununtersucht und in der Regel unbeantwortet, oder werden, wenn dem ernststen Nachforschen eines Mächtigen und Bedeutenden nicht auszuweichen ist, mit dem Vorgeben unwahrer Umstände beseitiget.

Man behauptet, das bekannte

Recommandiren eines Briefes — chargé —

schütze gegen das Verlorengehen und Unterschlagen. Aber die pflichtwidrige Handlung eines Leichtsinrigen oder Boshaften kann ja, wie man weiß, durch eine in den Gesetzen bestimmte Entschädigung von 2 bis 3 Goldstücken an den Absender gedeckt werden, die sündhafte That ist gesichert, jede Fehde hat ein Ende.

Diesem Gräuel widerstrebt gerade die von so Vielen mißgeheutete Preussische Post-Controle durch die einzelne Encartirung und unbedingte Nachweisung des Verbleibens eines jeden Briefes und Pakets. Sie begründet folglich ihre so überaus heilsamen Folgen, sie eben ist die Grundlage der Gewährleistung und Sicherheit und bestärkt das Zutrauen des Publikums.

Genau und rechtlich betrachtet, sind auch das Recommandiren eines Briefes und das zwei-, wohl dreifach erhöhte Porto dafür, doch eigentlich nichts weiter als eine Porto-Vertheuerung, folglich ein durch nichts zu rechtfertigender Gewinn, der, als Scheingrund, die Postbeamten auffordern soll, einen solchen empfohlenen, doppelt bezahlten Brief

richtig zu bestellen, was doch an sich schon der Dienstleid, die Amtspflicht und Geseze in Hinsicht eines jeden Briefes (recommandirt oder nicht) gebieten.

Jeder Postbeamte muß sich, bei einer unsträflichen gewissenhaften Pflichterfüllung, verletzt und gekränkt fühlen, wenn er an diese Eidestreue durch die Bezahlung des höhern Porto für die im Lande bleibenden recommandirten Briefe, erinnert wird.

Eben darum haben in den Poststaaten Preussen, Sachsen, Hannover, Braunschweig, überhaupt in Norddeutschland, das Recommandiren der Briefe und die Doppelzahlung nur allein bei der Correspondenz ins Ausland, als nothwendig, eine Bedeutung; bei der im Inlande bleibenden ist es ein irrthümlicher Einfall des Absenders und wird dessen Meinung allein überlassen.

Das Senden eines Briefes mit einer Stafette ist allerdings der einzig sicherste Weg. Aber wer vermag und will 20, 30, 40 Thaler oder Gulden für ein nicht der höchsten Eile bedürfens des Schreiben verwenden, wenn die Staats-Anstalt das sichere Bestellen mit ihren Brief-Posten auf sich nimmt, verspricht und verbürgt, mit dem strengen Zwange, daß alle versiegelten Briefe nur allein mit den Posten versandt werden sollen.

§. 36.

E i n r i c h t u n g e n n e u e r Z e i t .

Zur Bequemlichkeit der Brief-Absender sind in den vorzüglichsten Städten der Preussischen Monarchie außen am Eingange

des Posthauses Briefkasten befestigt worden, in welche zu jeder Zeit, bei Tage und in der Nacht, unfrankirte Briefe, welche mit den Posten abgehen sollen — und nicht zu dem in der aufgestellten Nachricht bestimmten Frankirungs-Zwange gehören — geworfen werden können. Diese Kasten werden täglich mehrmals geöffnet und die vorhandenen Briefe den Post-Expeditionen eingehändigt.

Seit dem 1. December 1827, besteht in Berlin ebenfalls eine höchst wichtige Anstalt, die Stadt-Vötenpost, der Penny-post in London fast gleich, nur der Dertlichkeit angemessen. An 60 Briefsammlungen innerhalb, und 3 außerhalb der Stadt, jene in den Stadtvierteln vertheilt, werden sowohl die mit der Post abgehenden, als die an Einwohner in der Stadt gerichteten Briefe abgegeben, und letztere von den Stadt-Postboten aus jenen Sammlungen 5, im Sommer 6 mal täglich abgeholt und innerhalb 1 bis 1½ Stunden von den Revier-Briefträgern an die Empfänger abgeliefert.

Jeder Brief wird zuvor nach der Nummerfolge und Adresse eingeschrieben und für jeden in der Stadt bleibenden 1 Sgr. für einen mit der Post abgehenden aber nur ½ Sgr. entrichtet. Im vergangenen Jahre, 1831, waren monatlich über 33,000 Briefe, folglich mehr als 396,000 an die Stadtpost abgeliefert worden, die in den Briefsammlungen aufgegebenen, mit den Posten weiter gegangenen, mitbegriffen.

Um vorsätzliche Versäumnisse beim Abfertigen der Posten und unterwegs zu verhüten, zu entdecken und ahnden zu können, sind auf den Haupt-Coursen die sogenannten Cours-Uhren eingeführt worden, nach welchen allein jede Postanstalt die Ankunfts- und Abgangszeit der Post in die Stundenzettel bemerken muß. Dies Einschreiben geschieht in Gegenwart des ankommenden

den, oder abgehenden Schirrmeysters (Conducteurs) oder Postillons, wenn kein Schirrmeyster die Post begleitet. Diese Uhren, deren Zifferblatt von außen sichtbar ist, sind verwahrt in einem wohlverschlossenen Kästchen, zu welchem nur das zuerst absendende, und, auf langen Postwegen, das nach dem Ablaufe von 24 Stunden empfangende Postamt den Schlüssel haben. Das Kästchen mit der Uhr steht in einer anschließenden ledernen Tasche, die mit Riemen um den Leib befestiget, vom Schirrmeyster, und wenn ein solcher nicht auf dem Course geht, vom Postillon auf der Brust anliegend, getragen werden muß.

Auf dem Posthause einer jeden Provinzial-Hauptstadt zeigt eine große Schlaguhr — deren durchsichtiges Zifferblatt von der frühesten Abenddämmerung an, die Nacht hindurch bis zum Tages-Anbruch von innen beleuchtet wird — die Stunden an. Sie hat den Zweck, die richtige Zeit zu zeigen und die Zweifel, Beschuldigungen und Einwürfe der Correspondenten und Reisenden z. B. über spätes Oeffnen, oder zu frühen Schluß des Posts-Comtoirs, oder von den sich verspäteten Abreisenden, wegen zu früher Abfahrt des Postwagens u. s. w. sogleich beseitigen zu können.

Für jede Art der Postbeförderung sind Posthorn-Signale eingeführt worden, durch deren vorgeschriebene verschiedene Tonarten die Ankunft einer fahrenden, einer reitenden, einer Schnell- oder Extra-Post, eines Couriers, oder einer Stafette, sogar die Zahl der Wagen und Pferde, schon in weiter Ferne angekündigt wird. Jede Postanstalt erfährt folglich eine geraume Zeit vorher, welche Gattung von Post eintrifft, um das Erforderliche bereit halten zu können. Auch besondere Noth-Signale müssen von den Postillonon erlernt und als Hilfsruf bei Unfällen und Gefahren geblasen werden.

Auch die Einrichtung der Passagierstuben in den Posthäusern zur anständigen Aufnahme der Reisenden ist Sorge der Postverwaltung. In vielen Ländern bleibt dieser für die Annehmlichkeit des Reisens wichtige Punkt der Gefälligkeit und dem Willen des Postmeisters oder Postverwalters, dem Zufall und der Speculation der Gastwirths überlassen, höchstens wird auf Hauptcoursen der Sache einige Aufmerksamkeit gewidmet.

Im Preussischen scheuet die Ober:Postbehörde nicht, auch auf den minder befahrenen Routen und auf den Seitencoursen ebenfalls für gute Aufnahme, für ein anständiges Zimmer und gute Bewirthung der Post:Reisenden sehr bedeutende Kosten zu verwenden. Die Post:Inspectoren sind verpflichtet, in ihrem Bezirk auf das Befolgen jener Anordnung strenge zu halten, und das mindeste Abweichen sogleich zur Ahndung anzuzeigen.

Um das Fortschreiten zum Bessern und Vervollkommen von den Provinzial:Postbeamten selbst fördern zu lassen, hat jedes Postamt eine vom Departements:Coursebureau auf 6 großen Royalbogen gezeichnete, lithographirte Landkarte von den Preussischen und Nachbar:Staaten mit sämmtlichen Postcoursen, auf Königl. Rechnung erhalten. Auch empfängt jede Postanstalt alle von der Ober:Postbehörde in Berlin ausgehende Postbücher und Post:Nachrichten. Jede Veränderung und Vermehrung der Posten im In: und Auslande, mit steter Berücksichtigung der gewerblichen und höhern gemeinnützigen Verhältnisse, überhaupt alle Ereignisse und Einrichtungen werden bekannt gemacht, damit jeder Postbeamte im Stande ist, die Karte, die Postbücher und amtlichen Verzeichnisse stets zu berichtigen, die beste Expedition selbst zu ermitteln, die bestehenden Postverbindungen benutzen und dem Publikum über den Gang der Posten und deren Anschluß an die fremden Course eine ausführliche und befriedigende Auskunft geben zu können.

§. 37.

Berichtigung fremder Angaben.

In der: „Neue Folge des Conversations-Lexicons“ Abth. I. des zweiten Bandes stehen sehr bedeutende Unrichtigkeiten, welche, nach den technischen Ausdrücken und den Berechnungen in Floren und Kreuzer zu urtheilen, einen süddeutschen Postbeamten zum Verfasser haben müssen. Ich will mich nur auf das Preussische Postwesen beschränken.

Es wird gesagt:

- S. 512. „In den Landen Lippe-Detmold, Beymar, Gotha, „Reuß, Schwarzburg-Rudolstadt und Sondershausen „bestehen ausschließlich (d. h. keine andre als) nur „Fürstlich Tarissche Posten.“

Gleichwohl hat Preussen nicht allein einen freien Durchgang seiner Posten durch die benannten Gebiete, sondern auch eigenthümliche Postämter in Frankenhäusen (Schwarzb. Rudolstadt) und Sondershausen (Schwarzb.) — und eigenthümliche Postverwaltungen in Detmold, Bückeburg (Beide im Lippeschen) und in Altkadt im Weimarschen Gebiet, sämmtlich mit der Amts-Ausübung.

- S. 515. „Die Fürstlich Tarisschen Posten waren die ersten, „welche die Eilwagen errichteten.“

Der Preussische General-Postmeister und Cabinets-Minister Graf v. d. Schulenburg-Rehnert war es, der im J. 1804 die vom Grafen v. Chabannes in Paris eingeführten Velociferes — Eilwagen als Personen- und Brief-Post, den Postkutschen in England nachgeahmt — ebenfalls zum Versuch einführte, jedoch nach wenigen Monaten abschaffte (s. Kap. 3. Preussen S. 235). Ferner wurden schon am 1. April 1819 die jetzigen Eilwagen zuerst zwischen Berlin und Magdeburg, und im folgenden Jahre, am 1. Julius

1820, zwischen Coblenz und Erier eingeführt, folglich weit früher, als von Taxis geschah.

- §. 516. „Eigentliche oberpostamtliche Bezirke, in welchen die „Ober-Postämter die Aufsicht über die Post-
„ämter führen, bestehen nur bei den Taxischen
„Lehnsposten und in dem Königreich Preussen.“

Mit nichts! Im Staate Preussen ist jedes Postamt ganz unabhängig vom Andern, Keins dem Andern untergeordnet, jedes besteht für sich. Die Benennungen: Hof- oder Ober-Postamt, Post- und Ober-Postdirector sind nur Würden- und Ehrentitel, ohne daß deren Besitzer irgend eine Amtsgewalt oder Ober-Aufsicht auf Postämter ausüben dürfen (s. Preussen, §. 31. S. 263).

Ebenfalls

- §. 516. „Im Königreich Preussen sind nur 1 Hof-Postamt,
„10 Ober-Postämter, 250 Postämter und 8 Post-
„Inspectoren.“

Seit mehr als 130 Jahren bestehen in der Monarchie 2 Hof-Postämter (und zwar in den beiden Residenzstädten Berlin und Königsberg, daher die Benennung: Hof). — 12 Ober-Postämter (in Aachen, Breslau, Coblenz, Ebn, Danzig, Düsseldorf, Hamburg, Magdeburg, Memel (nächstens verlegt nach Tilsit), Münster, Posen und Stettin, das in Stralsund wurde vor 2 Jahren aufgehoben — 236 Postämter — und 7 Post-Inspectoren.

- §. 517. „Die Preussischen Postanstalten betragen über $\frac{1}{2}$ Million Thaler, und werden etatsmäßig in jedem Jahr
„zum Bau der Kunststraßen, die guten Post-
„anstalten unentbehrlich sind, verwendet.“

Muß heißen: weit über. Den wahren Betrag des Ueberschusses wissen nur der Monarch, als Oberhaupt des Staats, nebst diesem die verwaltenden Behörden:

der Post-Chef, der Departements-Rath und die theiligten wenigen General-Postkassen- und Rechnungs-Beamten, sonst Niemand.

Kein Beamter wird die Pflicht der Verschwiegenheit verletzen, folglich ist jede Angabe eine Erfindung und Unwahrheit. — Die Verwendung der Post-Einnahme beschränkt sich auch nicht auf den Wegebau, sondern der Ueberschuß wird, wie alle Gefälle, an die General-Staatskasse, zur Bestreitung der gesammten Staats-Ausgaben, abgeliefert.

Es ist zu bedauern, daß so grundfalsche Nachrichten gewissenlos dem Herausgeber mitgetheilt worden sind, und nun dem Käufer und dem Leser des Werks auf Treu und Glauben als Wahrheiten verbürgt werden.

K a p i t e l 4.

S a c h s e n.

- v. Beust Post-Regal — Sammlung vermischter Nachrichten zur Sächsischen Geschichte 1772. B. VII. S. 223 u. f. — A. Schumann Staats- und Zeit. Legikon von Sachsen — Leipziger Annalen von Vogel — Pütter Literatur des deutschen Staatsrechts — Matthias Darstell. des Preuß. Postwesens — E. G. Vischer allgem. geschichtl. Zeittafel u. u. — Handschriftl. Urkunden und Verhandlungen.
-

§. 1.

B o t e n w e s e n.

Früher gebildet in seinen Staats-Einrichtungen als die Nachbarn im Osten, war das Sachsenland durch die Erwerbung Thüringens (1247) von bedeutendem Interesse geworden. Seinen Werth erhöhten seine Lage fast im Mittelpunkt des östlichen Deutschlands und das Hauptstück des Landes, das Markgrathum Meissen mit seinem Wittenberg und Lipsk (Leipzig), das schon zu den Zeiten der Kreuzzüge in großem Rufe stand und durch einen bedeutenden Verkehr belebt ward k).

k) Leipzig, im fünften oder sechsten Jahrhundert von einem Nebenamme der Slaven, den Serben, im Gau Scudici erbaut und im J. 1134 als

Als 1241 Hamburg und Lübeck den großen Verein der Hanfa schlossen, Bremen beitrug und Braunschweig und Nürnberg zu Stapelplätzen auf der großen Heer- und Frachtstraße aus Italien nach Hamburg erklärt worden waren, da schloß sich auch das Lipsk dem Bündniß an. Dies ist der Anfang der ersten Periode seiner Wirksamkeit und seines Einflusses. In den vorhergehenden Kapiteln ist umständlich der Veranlassungen erwähnt worden, durch welche das regelmäßige Botensenden entstanden ist, auch das kaufmännische Leipzig nahm Theil daran, es sandte seine Briefboten zu Fuß und zu Roß nach Nürnberg, Augsburg, Braunschweig, Magdeburg, Hamburg, Dresden, Eöln an der Spree (Berlin), Prag und Wien, und erhielt dagegen von dort Boten, wie Bemerkungen in alten Handschriften und Chroniken der Städte melden.

Noch blühender und volkreicher wurde die Kauf- und Wehrstadt Leipzig, als durch die Reform des Königs Wenzel in Böhmen am 13. October 1409 fast alle ausländischen Lehrer und einige tausend Studenten die Universität in Prag verließen, in großer Anzahl nach Sachsen flüchteten und in ihrem Sammlungs-ort Leipzig die Universität gründeten. Diese Vereinigung vieler Fremden und der in die Nähe und Ferne ausgebreitete Handel vermehrten den Schriftwechsel, und dieser die Sendungsanstalten und Botenläufer. Letztere bildeten zu jener Zeit schon eine gewisse Art von Zunft und Abtheilungen, deren jede nur ihre besondern Wege ging, auf welchen diese Leute, als bekannt und sicher, Briefe und Päckchen bestellten, sammelten und zurückbrachten.

Dies war und ist — wie schon gesagt worden, — der ganz einfache Ursprung des Botenwesens, in der Folge, nach Ordnung und Regeln gestaltet, abusive Posten genannt.

Wehrstadt stark befestigt, durch die in der Meißener Umgebung angelegten ergiebigen Bergwerke und vom Herzog Otto dem Reichen (1157—1189) der Stadt bewilligten Märkte — jetzt Messen genannt — mächtig gehoben.

Der erste glänzende Zeitpunkt Sachsens trat mit Herzog Friedrich dem Streitbaren, aus dem Wettinschen Hause, ein. Er erhielt vom Kaiser Sigismund zu Ofen 1425 die Kurwürde mit sämmtlichen dazu gehörigen Ländern, zum Lohn für den dem Reichs-Oberhaupt geleisteten Beistand gegen die Hussiten. So ward Friedrich I. durch die Vereinigung der Länder Sachsen und Thüringen einer der mächtigsten Fürsten, dessen Spruch und Wille das Uebergewicht in Reichs-Angelegenheiten führten.

Kurfürst Albert Achilles (auch Ulysses genannt) von Brandenburg (1470—1486) verweilte entweder in seinem zweiten Staate Anspach:Bayreuth, oder am Kaiserlichen Hofe. Zwischen Berlin und seinem Aufenthaltsort ging monatlich 2 auch 3mal eine Landesherrliche Botenpost von Cüstrin durch Sachsen und zwar über Torgau, Eilenburg, Leipzig, Weissenfels bis Onolzbach (Anspach) 68 Meilen in 24 Tagen. So berichten die alten Urschriften der Anspachischen Reglerungen. Einige noch vorhandene Botenzettel (im Berliner Postarchiv) enthalten die Tage und Stunden des Abgangs, der Ankunft und des Verweilens, den Namen des Boten, die Unterweges-Orter und Zahl der Briefbunde, mithin beinahe alles, was, nach 400 Jahren, unsre jetzigen Post- und Stundenzettel enthalten müssen.

Friedrich III., (1486—1525) voll Einfluß auf Deutschlands Angelegenheiten, Stifter der Universität in Wittenberg, (1502) wohin er Martin Luther als Professor berief, lenkte durch sein kluges umsichtiges Benehmen bei der durch diesen im J. 1517 angeregten Kirchen-Verbesserung, die politischen Verhältnisse; dem hochherzigen großen Mann gebührt mit Recht der Name des Weissen.

Alle wichtigen, in die Staatsverfassung der Reichsfürsten damals eingreifenden Ereignisse erforderten eine schnelle Mittheilung der Nachrichten, Berathungen und Entschlüsse. Jene konnte nur durch reitende Boten bewirkt werden, welche die Briefe ihrer Fürsten überbrachten, wie die heutigen Couriere.

Außer diesen Kurfürsten gebührt aber auch deren Vettern, den Herzogen Albert und Georg, gleicher Ruhm, wegen der bessern Anordnung in dem Brief- und Botensenden, um eine schnellere Bestellung ihrer Regierungsschreiben, und einen lebhaften thätigen Betrieb im Verkehr ihrer Unterthanen zu bewirken.

Denn, einigen Andeutungen in 3 Jahrhundert alten Urkunden zufolge, hat Herzog Albert Antimosus (der Beherzte) zu Meissen — Stifter der Albertinischen Linie und jüngster Sohn des Kurfürsten Friedrich II. des Sanftmüthigen — während seiner Regentschaft, (1464—1500) besonders als Statthalter von Westfriesland, eigene Boten zu Fuß und zu Pferde bestellt, welche wechselnd — also Stationsweise — seine Schreiben und die der Regierungs-Behörden seiner beiden Gebiete, Meissen und Friesland, getrennt durch viele fremde Staaten, regelmäßig und schnell bestellen mußten.

Der Sohn und Nachfolger, Herzog Georg der Bärtige, welcher von seinem Vater die Statthalterschaft in Westfriesland in feudum (zu Lehn) geerbt hatte, und deshalb: „Römisch Kaiserlicher Majestät und des heiligen Reichs erblicher Subernator „in Friesland“ genannt wurde, wohnte größtentheils in seinem Residenzort Sluttorp (Schuttorf) in Friesland, um jede Meuterei der unruhigen Nation — nach ihrer Urväter Art, stets bereit zum Treubruch gegen die Staatsgewalt — sogleich mit Kraft dämpfen zu können. Die sanften gutmüthigen Meißner regierten sich selbst. Damit Georg aber mit seinem Erblande Meissen in ununterbrochener Verbindung stehen konnte, ließ derselbe im Jahr 1514 1) geregelte Botenritte nach Meissen und zurück einrichten. Jedoch, müde des Verdrusses mit dem widerspenstigen Volke und dessen Beschützern, den in der Hauptstadt Hoorn fortwährend versammelten böswilligen Landständen,

überließ

1) nach einer Urkunde in den histor. Abhandl. des Geh. Just. Raths Curtius in Marburg, 1783.

überließ Georg die Erbstatthalterschaft und das ganze Land dem Kaiser Karl V. gegen baares Geld, wodurch Westfriesland wieder in Oesterreichs Besiz kam. Jene so gut eingerichteten Botenritte hörten hienach von selbst auf.

Diese Thatsachen überzeugen, daß lange vor der Errichtung der niederländisch-italienischen Post durch Franz von Taxis, (1516) kursächsische und kurbrandenburgische landesherrliche und städtische Arten von Posten vorhanden waren, ohne den Namen: Posten zu führen.

So ist durch die im Post-Archiv zu Berlin noch vorhandenen Amtsberichte erwiesen, daß schon lange vor 1550 und während der Regierung der beiden Kurfürsten Joachim I. und II. von Brandenburg, Botenposten von Cüstrin und Edln an der Spree (Berlin) nach Wittenberg bestanden haben, von wo die Briefe durch kursächsische Briefboten nach Dresden, Leipzig, Wien, Heidelberg, Stuttgart, Schmalkalden, Augsburg, Nürnberg, Ulm u. u. auch für Kurbrandenburgische Rechnung weiter besorgt wurden.

Die Errichtung jener Taxischen Post von Brüssel nach Wien und Italien hatte übrigens weiter keinen Einfluß auf das Botensenden in Sachsen und dem übrigen Deutschland, als daß die Benennung: Post — aus Frankreich herüber genommen — den Boten zu Fuß und zu Pferde beigelegt und nach und nach gebräuchlicher wurde.

In der Regel schickten die Obern ihre Schreiben an die Unter-Aemter, welche solche entweder durch eigene Fußboten bis an den Bestimmungsort besorgen ließen, oder von Stadt zu Stadt befördert wurden, wozu aber ein besonderer Befehl des Landesherrn nöthig war. Schickte Letzterer einen Hofbeamten mit Briefen ab, so mußten die Magistrate und Unterthanen Pferde zum Reiten, oder ein Fuhrwerk stellen, auch Beide für solche Fälle stets bereit halten.

Die Reitpferde nannte man: Lehnklöppler, die bespannten Wagen aber: Dienstgeschirre, das Bereithalten beider hieß: Lehnspflicht, die Sorge des Gestellens gehörte zum Beruf der Kreisämter und unter diesen der Lehnrichter. Diese Zwangsdienste wurden vom Kurfürsten August im Jahr 1563 und dessen Nachfolger Christian I. vom 1. Januar 1592 an in einen jährlichen Erbzins verwandelt.

In den Zeiten der Reformation, der allgemeinen Säkularung und der Gewaltschritte Karls V. gegen die protestantischen Fürsten waren der Schriftwechsel höchst wichtig und die Boten im steten Lauf. Es entstanden landesherrliche reitende und Botenposten im ganzen Deutschland. Die bedeutendsten darunter waren die von Eßtrín (in der Neumark) über Zinna nach Wittenberg — dem Ursprungsort der neuen Lehre, — von Wittenberg die Kurfürstlichen Landesboten (Posten) nach Dresden und Leipzig, von diesen beiden Städten nach Prag, Wien, Heidelberg und Cassel, auch die Post von Eßtrín über Lübben, Torgau, Ellenburg, Leipzig nach Weimar und ins Reich, wie Acten beweisen.

Wahrscheinlich wurde in diesen Zeiten eine Boten- (Post-) Ordnung herausgegeben, denn in der weit spätern Urkunde des Kurfürsten Johann Sigismund zu Brandenburg vom 20. Junius 1614 ^{m)} wird der frühern Boten-Ordnung gedacht, welche die Kurfürsten August von Sachsen (1553—1586) und Johann Georg von Brandenburg (1571—1589) im Jahre 1583 erneuert haben, folglich mußte vor dieser erneuerten schon eine ältere ergangen seyn.

^{m)} Das Original im Post-Archiv zu Berlin, und vollständig abgedruckt in der Darstellung des Preussischen Postwesens von Matthias, Th. 1. S. 267.

§. 2.

Reitende Posten, Posthaus, Postamt
und Postmeister.

Der Kurfürst August (1553—1586) — ein sehr gelehrter Mann fast in allen Fächern des Wissens, sogar mit Geist und Forschungsgabe im Theologischen — war mit unermüdeter Sorgfalt und mit Eifer Bedacht, die Landwirthschaft zu befördern und die Staats-Einrichtungen zu verbessern. Zu diesen Letztern gehörte, daß er die Postanstalten — im damaligen Sinn und dem Bedürfniß in jener Zeit angemessen — durch das Errichten mehrerer ordentlichen Boten-Gänge gründete, welche wieder in vielen Städten die Bildung von Briefsammlungen veranlaßten, die sich nach einigen Jahren in Postverwaltungen — jetzt Post-Expeditionen — verwandelten, ohne jenen unter Augusts Regierung noch nicht gewöhnlichen Namen zu führen.

So entstand gewissermaßen aus sich selbst ein geregeltes Postwesen, dessen Ursprungszeit darum nicht angegeben werden kann, weil, wie oben gesagt, alle Anordnungen aus zufälligen Umständen, Veranlassungen und an mehreren Orten allgemach hervorgingen, die eben so wieder als Folgen der Anordnungen des weisen Regenten anzunehmen sind. August ist also mit Recht als der Schöpfer des Postwesens in Sachsen zu betrachten.

Nach und nach beim Anwachsen der Briefpakete und deren Schwere, verrichteten die Fußboten den Dienst stets zu Pferde und wurden deshalb Postreiter genannt. Als ein solcher landesherrlicher wird Salomon Felgenhauer im J. 1572 zuerst aufgeführt ⁿ⁾. Zwei Jahr nachher, 1574 ernannte ihn Kurfürst August zum Postmeister in Leipzig, ließ demselben unterm 27. Mai 1586 eine ausführliche Bestallung ausfertigen und in derselben 200 Gulden Gehalt bestimmen. In der nämlichen Zeit lebte auch Daniel Winzenberger als Postverwalter oder Postbereiter in Dresden.

ⁿ⁾ So sagt die Sammlung vermischter Nachrichten zur Sächsischen Geschichte

Das Amt beider Männer hatte jedoch bei weitem nicht die jetzige Form und Einrichtung, wenn gleich von ordentlichen Fußposten nach Hessen, Braunschweig u. u. geredet wird, und Kurfürst Christian I. unterm 10. November 1586 dem Schöffer in Leipzig befiehlt, noch 2 Posten zum täglichen Dienst zu vereiden, und ihnen außer dem gewöhnlichen Meilengelde, als Lohn und Bartegeld, noch ein Paar Scheffel Korn zu reichen. Diese Vortengänge waren nur auf die Besorgung der landesherrlichen Schreiben beschränkt, das Publikum konnte diese Anstalt nicht benutzen.

Nach Augusts Tode gerieth das Postbotenwesen etwas in Verfall. Der Stadtrath in Leipzig nahm sich jedoch der Sache an und bestellte eigene Boten, zu deren Besoldung die Kurfürsten Christian I. und II. (1586—1611) einen Betrag zahlten, dafür aber auch deren Briefe portofrei gingen. Diese Posten dehnten sich bald bis Franken und Schwaben aus. Herzog Ludwig von Würtemberg meldet unterm 5. October 1592 seinem geliebten Freund, Vetter und Gevatter, dem Markgrafen Georg Friedrich in Onolzbach (Ansbach), daß eine Post (wahrscheinlich eine reisende) von Stuttgart durch Nürnberg nach Sachsen angelegt worden sey.

Vorzüglich sorgte der Magistrat für das Postwesen. Der aufblühende Verkehr bewirkte einen starken Briefwechsel, mithin ein stetes Ankommen und Abgehen vieler Boten vom In- und Auslande, die zerstreut in der Stadt herbergten. Dies erregte im J. 1595 die Aufmerksamkeit des Magistrats, der es dringend nöthig fand, jenen höchst störenden Uebelstand abzustellen und einen eigenen Versammlungs-Ort dieser Leute zu bestimmen. In dem 40 Jahr vorher erbauten Waagehause — die Safranwaage genannt — ward eine eigene Briefstube (Postcomtoir) einge-

im B. VII. S. 223 u. f. — Pütter und Wischer dagegen behaupten, daß Kur-Sachsen erst im Jahre 1574 eigene Posten errichtet habe.

richtet und darin, zum Abfertigen der Boten und Brief: Absender und Abholenden, der Martin Lange als Postverwalter und Vorstand der Anstalt eingesetzt.

Somit war eine förmliche Postverwaltung und das nachherige Ober: Postamt gegründet.

Der Nachfolger des Lange war im J. 1599 dessen Gehilfe Gallus. Im J. 1606 steht Siegmund Hübner als Postmeister in Dresden aufgeführt.

Leipzigs Handel hob sich mehr und mehr, seine besuchten Messen und der Zufluß einheimischer und ausländischer Kaufleute forderten aber auch eine Mehrzahl der Postbeamten und Postdienstgemäcker, um die vielen Absender und Empfänger der Briefe abfertigen zu können. Die bisherige Brief: oder Botenstube reichte zu den Geschäften nicht aus.

Dies bewog den Magistrat, 1608, neben jenem Waagehause ein besondres Botenhaus (Posthaus) erbauen zu lassen, den Franz Peilicke zum Botenmeister, 30 Boten zum gewöhnlichen Dienst, und 10 Hilfs: oder Beiboten, sämmtlich vereidet, zu bestellen. Die Besoldung des Peilicke war auf 1 Pfennig für jeden Brief (abgehend, oder angekommen) bestimmt, und 3 Pf. für jedes Schreiben, das er durch seinen Botenknecht (Briefträger) dem Empfänger ins Haus schickte. Waren mehrere Briefe in einem Couvert, so mußte für jedes Loth 1 Pf. bezahlt werden.

Zugleich wurde in demselben Jahre 1608, unterm 4. Februar eine neue Boten: Ordnung bekannt gemacht. Sie trat den 3. März in Kraft und schildert die Verfassung des damaligen Postwesens. Die Boten mußten nämlich die ihnen vom Botenmeister aufgetragenen Reisen, gleichviel wohlth, unweigerlich in Person verrichten und die Briefe in der besondern Büchse — dies Zeichen ihres Amtes wie im Kurbrandenburgischen — fortbringen. Jeder Bote empfing für die Meile innerhalb Landes, jedoch nicht über 16 Meilen weit, 2 Groschen, ins Ausland 2 Gr. 3 Pf., und wenn er Tag und Nacht gehen mußte, 3 Gr.,

außerdem noch im Bestimmungsorte $2\frac{1}{2}$ Gr. täglich Zehr- und Wartegeld. — Jeder Brief wurde mit dem Vermerk der Abgangs- und Ankunftszeit in das Register (jetzt Post-Manual) eingeschrieben. — Zum Aufrechterhalten der Ordnung und Bestrafen der Pflichtvergesenen hielten 2 Rathsherrn, Botenherren genannt, jährlich 4 Gerichtstage, allemal am Sonnabend vor Trinitatis, Crucis, Lucä und Reminiscere.

Viele Course entstanden bald nach einander, wie z. B. 1603 und 1615, die höchst wichtigen reitenden und fahrenden Posten von Leipzig über Naumburg und Erfurt nach Frankfurt a. M.

So blieben die Verbesserungen der Postanstalten im raschen Fortgange, welchen besonders Kurfürst Johann Georg I. gleich nach seinem Regierungs-Antritt (1611) eifrig förderte, die unzureichend gewordenen Posten vermehren und in Leipzig statt des Botenamts ein Postamt errichten ließ. Der Johann Sieber ward zum Postmeister (also der Erste in der Reihenfolge), und Vorstand mit 120 Gulden Gehalt aus der Renthkammerkasse für die Besorgung der landesherrlichen Briefe bestellt und ihm die ganze Post-Einnahme für die Dienstverwaltung überlassen.

§. 3.

Kaiserlich Reichs- und Königlich Schwedisches Postwesen in Leipzig.

Kaiser Rudolph II. errettete im Jahr 1595, das sehr herunter gekommene Tarische Postwesen vom Fall, indem er den Besitzer Leonhard von Taxis zum Reichs-General-Postmeister und Reichs-Freiherrn ernannte, die bisher Königlich spanisch-niederländischen Posten zu Reichsposten erklärte und deren Aufnahme den Fürsten Deutschlands sehr empfahl (s. Taxis Kap. 2. S. 116).

Kurfürst Christian II. von Sachsen und einige Reichsstände widersprachen der willkürlichen Handlung des Kaisers

vergeblich; denn Rudolph berief sich auf seine Macht, Befugniß und Reservat-Rechte — die Niemand kannte und die nur auf bloßes Bedünken und Vorgeben gegründet waren. Die Fürsten in Norddeutschland nahmen weiter keine Kenntniß von dem Vorgange, noch weniger von der erneuerten Empfehlung und dem Ansinnen des deutschen Oberhauptes, die Reichsposten in ihre Lande einzuführen; sie verbesserten vielmehr die eigenen Anstalten.

Am 27. Julius 1615, erschien dem Hause Latis ein neues Glück. Kaiser Matthias ernannte den sehr bedrängten Lamoral zum Reichsgrafen und Reichs-General-Erb-Postmeister im deutschen Reiche — jedoch die Kaiserlichen Erbstaaten ausgenommen — und mit der Befugniß, seine Posten überall auszubreiten und einzurichten (s. Latis Kap. 2. S. 118).

Fußend auf diese Berechtigung leitete der General-Postchef seine mit neuen Kräften begabten Anstalten nach allen Seiten, auch nach Sachsen hin, dessen Posten allerdings nicht mehr zu reichten, die monatlich zunehmende Menge Briefe zu befördern. Dies steigerte zwar Lamorals Aufmerksamkeit, jedoch mußte die Ausführung seines Planes mit Vorsicht geschehen, weil der Regent Johann Georg I. sehr leicht zum Argwohn gestimmt, wohl gar gereizt werden konnte, den Antrag abzulehnen und in seinem Staate keine fremde Anstalt dulden zu wollen. Ueberdies standen am Kaiserlichen Hofe und bei den Reichsgerichten die Fürstenhäuser Sachsen, Brandenburg und Braunschweig in dem wohlbegründeten Rufe, daß sie sich um die Kaiserlichen Mandate wenig kümmerten und mit unbezwingbarem Eigensinn und unzweideutigen Widersprüchen, im Gefühl eigener Kraft, jedem Aufdringen fremder und Abbruch ihrer Gerechtsame entgegen strebten.

Aus diesen Gründen sandte Graf Lamoral den Einsichtsvollen und gewandten Reichs-Postmeister v. d. Birghden aus Edln nach Dresden, um bei dem Kurfürsten dessen Einwilligung in das Errichten einer Reichspost-Verwaltung in Leipzig — in der Folge in allen Städten — auszuwirken, auch wünschte der Reichsgraf, daß der Kurfürstliche Stadt-Postmeister Sieber

die Verwaltung übernehmen möge. Ein solches Anerbieten war in der Regel der Schritt in ein neues Gebiet, um festen Fuß zu fassen und in solcher Vereinigung der Landesstelle mit dem Reichs-Postwesen die Unschädlichkeit einer fremdherrlichen Postanstalt zu verdeutlichen.

Der Kurfürst genehmigte den Antrag mit einigem Vorbehalt, Sieber ward zum Taxischen Postdienst im ganzen Lande, eigentlich aber für den Cours von Leipzig nach Frankfurt a. M. vereidigt, und unterzeichnete am 26. Junius 1616 den gerichtlichen Kontrakt, in welchem derselbe noch Botenmeister des Raths zu Leipzig genannt wird.

Der dreißigjährige Krieg wüthete fort, Handel und Gewerbe stockten, alle Gemeinschaft und Verbindungen im Inlande und mit den Nachbarn wurden gestört.

Der Kurfürst — geleitet von seinem Hofprediger Doctor Hoë und dieser vom Kaiser mit 10,000 Thalern gewonnen — neigte sich auf Oesterreichs Seite; da aber Tilly, der schreckliche Feldherr des katholischen Heeres, in Sachsen einbrang und dies Land wie herrenlos behandelte, ergriff Johann Georg die Gegenwehr, rief den Schweden-König Gustav Adolph zur Hilfe und ließ sein Heer sich mit dem Schwedischen vereinigten. Die Schlacht am 7. September 1631, bei Breitenfeld in Leipzigs Nähe entschied für den König und Leipzig ward besetzt. Zugleich erschien der Schwedische Feld-Postmeister Andreas Weichel, er errichtete eigenmächtig in der Stadt sein Postamt, zog alle Correspondenz, mithin auch die ganze Post-Einnahme, an sich, vertrieb die Taxischen Post-Beamten, machte die Königlich Schwedische Post-Ordnung allen Einwohnern zur Befolgung bekannt und das Land sich zinsbar.

Die Erpressungen der wilden Gäste und Befreier wurden unerträglich. Johann Georg, entrüstet, daß Schweden, als

eine fremde Macht, sich in der Protestanten Sache die Ober-Direction annahm, welche dem Kurfürsten von Sachsen gebührte, verließ das Bündniß und versöhnte sich mit dem Kaiser (Ferdinand II.), der sich schon längst bemüht hatte, seiner Feinde Zahl und Macht durch besondere Verträge zu mindern.

Der am 30. Mai 1635 in Prag geschlossene Friede brachte dem geplagten Sachsen nun Ruhe und den Besiz der Markgrathümer Ober- und Nieder-Lausiz. Sie waren ein Geschenk und thätiger Dank Ferdinands für die Bundestreue und Hilfe gegen das aufrührerische Böhmen, das 16 Jahr vorher (1619) den Kaiser des Throns verlustig erklärt und den Kurfürsten Friedrich V. von der Pfalz zu seinem Könige erwählt hatte.

Durch jenen Länderzuwachs breiteten sich nun Sachsens Gebiet und Posten bis Schlesiens aus und die alten Handelsstädte Budissin (Bauzen) Zittau, Görlitz, Camenz, Löbau und Lauban brachten dem neuen Mutterstaat den reichsten Gewinn, denn sie hatten von den Kaisern und den Königen in Böhmen viele Privilegien und reichsstädtische Freiheiten erhalten und standen schon seit Jahrhunderten im Handel und Schutzverein mit Weissen und Dresden.

Nachdem Leipzig 1637, von der Schwedischen Besatzung war geräumt worden o), beehrte Graf Lamoral von Taxis, seine Posten wieder einführen zu können. Johann Georg, seine landeshoheitlichen Rechte beachtend, — welche 11 Jahr nachher der Münstersche Friede (1648) bestätigte und sicherte — versagte jedoch die Wieder-Aufnahme. Diese Verweigerung wurde wiederholt, als Lamoral, gleich nach dem Abschlusse jenes Friedens, seinen Antrag auf die Einführung des Reichs-Postwesens

o) Im J. 1642 rückten die Schweden von neuem in Leipzig ein. Der Feldmarschall Torstensohn bestellte sogleich nach des Stadt-Postmeisters Mühlbach Abreise, der nicht in Schwedische Dienste treten wollte, am 10. Julius den Johann Dickpaul zum Postmeister, welcher, Kraft der Obergewalt, das ganze Sächsische Postwesen als königliches Eigenthum bis zum Abzuge der Schweden, 1650, beherrschte.

in Leipzig erneuerte und den halbvergesenen, 1626 entlassenen Kursächsischen Postmeister Sieber als Reichs-Postbeamten einsetzen wollte. Der Kurfürst verbat sehr ernst alles Einmischen in die Sächsischen Post-Angelegenheiten.

Dennoch ersuchte nach 4 Jahren, 1652, der Kaiser Ferdinand III. den Kurfürsten, den Sächsischen Beamten Lazarus Kitzelmann zum Postmeister in Leipzig und Post-Inspector im Ober- und Niedersächsischen Kreise zu bestellen. Aber der Antrag wurde ebenfalls und für immer abgelehnt, weil der Eingeborne, Christoph Mühlbach, als Ober-Postmeister schon ernannt und beeidigt worden war.

§. 4.

Verpachtung der Posten. Post-Regale.
Ober-Postmeister in Leipzig und deren Einrichtungen.

In den frühen Zeiten dachte man noch nicht daran, das Postwesen als eine einträgliche Staats-Anstalt zu benutzen, darum bezogen auch die Postverwalter die Einnahme.

Erst im Jahr 1633, erkannte man den finanziellen Vortheil in der Bereicherung des Postmeisters Johann Sieber in Leipzig, dessen feindselig gewordener Privatschreiber Burckhard Koch sich gegen das Kammer-Collegium erbot, das ihm zu verleihende Postamt ohne Besoldung zu verwalten, alle Kurfürstliche Schreiben portofrei befördern zu lassen und dennoch 500 Gulden jährlich Pacht zu geben. Sieber wollte dasselbe leisten, Koch, um seinen Brodherrn zu verdrängen, steigerte den Antrag auf 1500 Gulden, zu welcher Summe auch Sieber sich verstand, sie aber nie bezahlte, nach 3 Jahren sein Amt niederlegte und als Ober-Proviantmeister in Kaiserliche Dienste trat.

Nach dessen Abgange ernannte der Kurfürst Johann Georg I. drei Postverwalter, den Christoph Mühlbach, jenen Burck-

hard Koch und den Gabriel Gärtner, zur Leitung der Postgeschäfte, den Ersten, Christoph Mühlbach, aber zum Vorstand und Nachfolger des abgegangenen Ober-Postmeisters und verminderte die Pachtsumme auf jährlich 500 Thaler. Als Vorstand errichtete derselbe im Jahre 1652 reitende Posten von Leipzig nach Dresden und mehreren Orten, mit welchen aber keine Geldbriefe und Handpäckchen, wie bei andern geschah, befördert werden durften, und hob die nun überflüssig gewordenen Botenposten und Lohnkutschenfahrten auf jenen Coursen auf.

Die Post-Einkünfte mehrten sich von Jahr zu Jahr, daher die Rentkammer im Jahr 1654 den Post-Pachtzins auf 800 Thaler, und nach 4 Jahren, (1658) auf 1000 Thaler jährlich erhöhte.

In des den 7. October 1681 verstorbenen Ober-Postmeisters von Mühlbachs) Stelle trat der Kaufmann und Acciserath Gottfried Egger und pachtete das gesammte Postwesen für 1500 Thaler jährlich. Dieser rastlos thätige Mann fand bei seinem Amtes-Antritt nur reitende Posten, das ganze Landes-Postwesen unzweckmäßig geordnet und in manchen Städten noch fremde Postverwaltungen, welche allerdings die Einnahme der inländischen schmälerten. Hauptposten gingen von Leipzig nur nach Dresden, Prag, Wien, Berlin, Nürnberg, Regensburg und Frankfurt a. M. Der Ertrag war unbedeutend und mußte so bleiben, weil Privatboten, Landkutscher und was sich sonst vom Brief- und Paketbestellen nährte, das gewohnte Handwerk unermüßlich trieben. Leipzigs Vortillichkeit an sich begünstigte daselbe und die großen Handelsstraßen nach Nürnberg, Frankfurt und Hamburg, besonders das nahe Preussische Halle, erleichterten die Mittel, eine Defraudation unentdeckt begehen zu können.

Auf Eggers Antrag wurde diesem Abbruch durch die Verordnung vom 17. December 1681 gesteuert, daß alle Fuhrleute

p) Er war 1669 vom Kaiser geadelt und zum Kaiserlichen Reichs-Postmeister ernannt worden.

und Botenläufer die ihnen zur Bestellung gegebenen, oder von ausländischen Stadtboten überbrachten Briefe und Pakete in die Posthäuser liefern sollten. Dies Edict erklärte zugleich:

daß das Postwesen ein Ober-Hoheits-Recht,
folglich, ohne die mindeste Beschränkung,
ein landesherrliches Regale
sey.

Nur drei Jahr lebte der noch junge Mann in seinem Beruf, sein früher Tod am 10. Julius 1684 hemmte das Ausführen vieler großen Pläne.

Der Acciserath Wilhelm Ludwig Daser, ein gelehrter umsichtiger Mann erhielt die erledigte Stelle, welche wegen der Irrungen mit den benachbarten Poststaaten und veränderten Verhältnissen, sehr wichtig geworden war. Bei der Uebernahme des Amtes zahlte der Ernannte nur 750 Thaler, von 1686 an, 1000 Thaler Postpacht. In demselben Jahre errichtete er die für Leipzigs Handel und für Reisende so wichtigen fahrenden Posten nach Hamburg, Nürnberg (in die Stelle des Stadtboten) und Frankfurt a. M. Der Mann hatte viele Feinde, die ihm Allerlei zur Last legten. Besonders bewirkte die Kaufmannschaft in Leipzig beim neuen Kurfürsten Johann Georg IV. durch dessen Günstling, den Grafen Ludwig Gebhard von Hoyrn, daß der Verfolgte sein Amt verlassen mußte. Auch der seit 8 Jahren erworbene beträchtliche Gewinn reizte den Rathsherrn und reichen Kaufmann Johann Jacob Rees aus Schwaben, im October 1691, der Kurfürstlichen Rentkammer 5000 Thaler jährlichen Pachtzins anzubieten. Daser wich dem Mehrbietenden, welcher mit dem Titel: Commerzienrath, die Leitung des gesammten Postwesens übernahm. Beide Männer wechselten einige Mal ihre Stellen, bis Rees sich zu einer Abfindung von 1000 Thaler an den Daser auf 6 Jahre verpflichtete.

Das erste Unternehmen des neuen Ober-Postmeisters war auf die Erlangung eines dem Zwecke entsprechenden Amtsgebäudes gerichtet, in welches zugleich auch Reisende aufgenommen werden

könnten, es ward daher im J. 1692 ein neues Posthaus erbaut. Seine nächsten Sorgen und Bemühungen gingen auf die Aufhebung der fremden Stationen im Sachsenlande. Die Kurbrandenburgischen Postmeister in Wittenberg und Düben wurden entfernt, und in deren Stellen Sächsische Postbeamten eingesetzt, auch die fremdherrlichen Stationen aufgehoben, Landes:Untertanen zu Postkilonen angenommen und eigenthümliche Gränzpostwechsel eingerichtet.

Rezeffe wurden mit den benachbarten Ober:Postbehörden geschlossen. Zur Beschränkung des Privat:Botenwesens und zur Unterdrückung der Unterschleife fast aller Landkutscher erschien die Verordnung vom 20. Januar 1694, welche zugleich das Führen des Posthorns und Blasen auf demselben jedem Privatfuhrwerke untersagte.

§. 5.

Kur: Brandenburgische Postanstalten in Sachsen. Postverbindungen.

Schon im Anfange des siebzehnten Jahrhunderts unterhielt Kur:Brandenburg eine eigene Kanzlei:Botenpost (fahrend) von Berlin über Prag, Eger und Nürnberg nach Regensburg. Statt derselben übernahm am 30. Januar 1653 der Kursächsische Postmeister Christoph Mühlbach, nach seinem Vorschlage, das Absenden eines eigenen Boten wöchentlich einmal — Sonnabends — von Eger nach Regensburg und zurück, wofür derselbe wöchentlich 5 Thaler Porto und Botenlohn erhielt. Vom Januar 1660 an ging diese Post wöchentlich zweimal von Berlin über Saarmund, Treuenbriezen, Wittenberg und Düben nach Leipzig. Mit dieser Verlegung entstanden die Kur:Brandenburgischen Stationen in den Kursächsischen Städten Wittenberg, Düben, Leipzig, Merseburg und Naumburg. Jene drei

ersten zur Beforgung der Reichstags-Gesandtschaftspost zwischen Berlin und Regensburg und die zwei letzten für die fahrende Post von Halle nach Jena, auch mit Ausnahme Leipzigs, um die mit diesen Posten und den Brandenburgischen Postboten überbrachten Briefe in dem Orte zu bestellen, die weitergehenden Briefe aber durch kursächsische Postboten abzusenden.

Dem Kurfürsten Friedrich Wilhelm (dem Großen) war durch den Westphälischen Friedensschluß von 1648, Art. XI., §. 6 das Herzogthum Magdeburg zuerkannt worden, dessen wirklicher Besiß jedoch erst nach dem Absterben des zeitigen Administrators und weltlichen Erzbischofs, Prinzen August von Sachsen erfolgen dürfte. Darum konnte der Kurfürst in dem Vertrage vom Julius 1662 wohl das Errichten kursächsischer Stationen und Postverwaltungen in dem noch nicht erhaltenen Magdeburgischen Lande und den freien Durchgang der reitenden Post von Leipzig durch Halle nach Braunschweig erlauben. Zugleich wurde eine fahrende Post von Berlin nach Leipzig angeordnet und dem Kurhause Brandenburg gestattet, einen eigenen Post-Factor oder Agenten, den Johann Abraham Ihle in Leipzig zu bestellen.

Dieser stand eigentlich in Eidespflicht als kursächsischer Postamts-Gehilfe und besorgte nicht nur das Abfertigen der Reichstags-Gesandtschaftspost zwischen Berlin und Regensburg, mit welcher auch Leipziger Briefe hin und zurück befördert wurden, sondern half auch in den Post-Expeditionen. Er sowohl, wie der Ober-Postmeister in Leipzig erhielten Besoldung von Kurbrandenburg, letzterer in frühern Zeiten, wie Mühlbach und dessen Nachfolger Egger, 100 Thaler jährlich als Neujahrsgeschenk, welches in der Folge in ein festes Gehalt verwandelt wurde, alles für die Mühlwaltung in den Brandenburgischen Post-Angelegenheiten.

Dies beweisen die in der General-Postkasse in Berlin noch vorhandenen Rechnungsbücher und der im Berliner Post-Archiv noch aufbewahrte Ausgabe-Etat für das Jahr 1689, bestätigt vom Kurfürsten Friedrich III. von Brandenburg (seit 1701

König Friedrich I. von Preussen) zu Eöln an der Spree (Berlin) den 18. März 1689, mit unterzeichnet vom Premier-Minister Eberhardt von Danckelmann.

In der Urschrift steht:

- | | | |
|--|-----|-------|
| 70. Daniel Müller Postmeister in Wittenberg | 40 | Thlr. |
| 71. Christian Brause " " Düben | 30 | " |
| 74. Wilhelm Daser " " Leipzig bes. | | |
| kommt zur jährlichen Besoldung | 100 | " |
| 75. Johann Abraham Ihle, Factor zu Leipzig | | |
| hat den 25. Theil der Postgelder in Leipzig | | |
| und daneben noch jährlich | 100 | " |
| 76. Daniel Müller, adjungirter Factor zu Leipzig | | |
| bekommt jährlich | 100 | " |
| 77. Hanns Bertram Postmeister zu Kalbe u. s. w. | | |

Außerdem werden die Postverwaltungen in Zeitz, Wieselze, Merseburg, Raumburg und Jena als Brandenburgische besoldete Stationen, Behufs der oben genannten Gesandtschafts-Post aufgeführt.

Jene Factore überschritten aber in der Folge die Gränzen ihrer amtlichen Bestimmung; sie sammelten in ihrem Wohnort Briefe und Pakete und entzogen dadurch den Landesherrlichen Posten das Einkommen. Auf den Vorschlag des Kammer-Präsidenten L. B. von Hoyer in Dresden wurden mehrere Posten angelegt, dadurch der Geschäfts-Umfang der Post-Factore von selbst beschränkt und deren Entbehrlichkeit im J. 1692 bewirkt.

Dies Verdrängen übte Sachsen als eine Vergeltung aus. Friedrich Wilhelm der Große hatte nämlich, dem Münster-Osnabrücker Friedensschluß von 1648 gemäß, 1680 gleich nach dem Absterben des Administrators, Prinzen August von Sachsen, das Herzogthum Magdeburg übernommen, die darin amtlich wohnenden kursächsischen Postverwalter entfernen und den fremdherrlichen Cours von Leipzig über Halle nach Braunschweig aufheben lassen und zwar mit Recht.

Denn es mußte allerdings befremden, daß Sachsen die in seiner Postknechtung betroffenen Postillone für Kaiserliche Reichs-Postreiter ausgab, die Herzoglich Braunschweigische Regierung dagegen in einem Schreiben vom 30. August 1683 eben diese Reiter als ihre Fürstliche Landesherrlichen Postillone reclamirte. Bei diesem Widerspruch verblieb der Kurfürst bei seinem Willen, keinen fremden Posten den Durchgang zu erlauben. Um die Verbindung Leipzigs mit Braunschweig, Lüneburg, Hamburg und Bremen beizubehalten, verlegte Sachsen die Postroute über Merseburg nach Quedlinburg — dies damals noch unter Kurfürstlicher Schutzherrschaft — und knüpfte hier die Post an die Reichspost aus Braunschweig an.

Im Jahr 1693 trug der Kurfürst Friedrich III. von Brandenburg — nachmals König Friedrich I. von Preussen — auf eine Universal-Vereinigung der Posten beider Kurstaaten an, hob die fahrende Post von Berlin nach Wittenberg auf und verlegte diesen Cours über Zerbst nach Halle, ließ auch eine eigene reitende Post von Halle über Halberstadt nach Braunschweig veranstalten, um die Leipziger und Böhmisches Correspondenz auf diesen Cours zu leiten. Diesem Leipzigs Handel bedrohenden Abbruch vermochte Sachsen nur dadurch vorzubeugen, und zugleich den Leipzig-Berliner Cours aufrecht zu erhalten, daß es im Mai jenes Jahres 1693 einen Postmeister in Wittenberg, den Johann Balthasar Zimmermann, bestellte und eine fahrende Post von Dresden nach Wittenberg errichtete, die sich hier an die Leipzig-Berliner und in Dresden an die über Prag nach Wien anschloß. So war denn ein fast gerader Postenlauf von Berlin durch Sachsen nach Böhmens und Oesterreichs Hauptstädten entstanden.

Nach manchen Verhandlungen zwischen den Sächsischen und Brandenburgischen Bevollmächtigten — welche die Vortheile ihres Staats nicht schmälern lassen wollten — kam auch 1697 eine fahrende Hauptpost von Leipzig über Eßthen (bis hier für kurfürstliche Rechnung) und Magdeburg nach Hamburg in Ausführung. Sie war bestimmt, die Briefe und Sendungen aus

Oester:

Oesterreich, Böhmen und Sachsen nach den Handelsstädten an der Nordsee, nach Holstein, Dänemark, dem ganzen Norden und so zurück zu befördern. Ihrer ist im Kap. 3, Preussen, S. 224. umständlich gedacht worden, da sie der Ursprung eines lange gedauerten Zwistes und Abbruchs gewesen ist.

Seit vielen Jahren pflogen die beiden Kurstaaten Sachsen und Brandenburg wichtige Unterhandlungen, um die beiderseitigen Postverhältnisse zum gemeinsamen Vortheil festzusetzen. Am 2. December 1699 hatten endlich die Postchefs, der Kursächsische General-Erb-Postmeister v. Flemming in Dresden und der Kurbrandenburgische Staats-Minister v. Schmettau in Berlin, einen bündigen Rezej über nachfolgende Punkte abgeschlossen:

Vereinigung der beiderseitigen Posten auf den bestimmten Gränzstationen in Eöthen, Großlugel (jetzt Steuditz), Wittenberg und Zerbst — Fortdauer der brandenburgischen fahrenden Post von Halle über Merseburg und Naumburg nach Jena. Sachsen übernahm das Weiter-Befördern der Gesandtschafts-Post zwischen Berlin und Regensburg und zwar von Halle bis Bayreuth unentgeltlich.

Der König August bestätigte diesen Rezej den 17. Januar 1700, dem zugleich ein Neben-Vertrag angehängt war, wie es mit der Beforgung der von Leipzig über Quedlinburg und Halberstadt und Braunschweig nach Hamburg und Bremen gehenden Reichspost gehalten werden sollte. Die Factorschaft des Ihle in Leipzig hatte längst aufgehört.

§. 6.

Ober-Postbehörde für ganz Sachsen,
Erb-General-Postmeister.

Die vielen und bedeutenden Postanstalten des Inlandes, noch mehr die höchst wichtig gewordenen Verhältnisse mit den Nach

bar: Poststaaten forderten dringend das Errichten einer für sich handelnden Ober:Postbehörde, an welche man sich wenden, deren Kraft und Standpunkt alle Schwierigkeiten sogleich beseitigen und das Sachdienliche anordnen könne. Beschränkt im Wirken und in der Macht vermochte jedoch das den übrigen Postämtern fast gleichgestellte Ober:Postamt in Leipzig nicht, den Zweck zu erfüllen. Man erkannte dies und die dringende Nothwendigkeit, eine solche Ober:Behörde anzurufen, von welcher jede Post:Angelegenheit mit vollständiger Sachkenntniß erwogen, geleitet, festgestellt, die rechten Maßregeln angewendet und die so blühende Staats:Anstalt, wie das Postwesen schon damals war, unter Aufsicht gehalten würden.

Kurfürst Johann Georg IV. genehmigte daher in dem Edicte vom 24. Februar, und der Tar: und Post:Ordnung vom 13. und 19. Mai 1693 §. 2 die Bestimmung

des Ober:Postamts in Leipzig zur Ober:Post:behörde des Kurstaats,

welcher alle Landes:Postanstalten und Postbeamten in allen Post:Angelegenheiten untergeordnet seyn sollten, und welche das gesammte Haupt:Postkassen: und Rechnungswesen zu besorgen habe.

Jene Geseze enthalten zugleich die gegenseitigen Verpflichtungen des Publikums und der Postbeamten, eine sehr ausführliche Nachweisung der Portosätze für Briefe, Geld: und Paketsendungen und sehr bestimmte Vorschriften wegen der Reisen mit den ordinären und Extra:Posten — wegen Hilfsleistung der Unterthanen bei Unfällen der Posten — Ausweichens der Privatsfuhrwerke beim Begegnen — Gebrauchs der Postkleidung und Postzeichen im Dienst — Unterlassens und Bestrafens der Post:Unterschleife und sittlichen Betragens gegen die Postbeamten.

Durch diese landesherrlichen Verfügungen waren nun ein für sich regierendes Post:Departement eingeführt und die Abgaben der Correspondenten und Reisenden geregelt und bestimmt worden.

Es scheint, daß man dem Ober:Postmeister Reos die Alleinherrschaft nicht überlassen konnte oder mochte, denn nach 4 Jah:

ren, 1697, wurden dainselben ein Gehilfe in der Ober-Postverwaltung, der sehr verdienstvolle Christian Leonhardi zugeordnet und der früher entlassene Daser als Acciserath und Ober-Postauffseher (Inspector) angestellt.

Nach dem Absterben Johann Georg IV. (1694) folgte sein Bruder Friedrich August in der Regierung, der, um König von Polen zu werden, 1697 zur römisch-katholischen Kirche übertrat.

Diesem Monarchen gefiel es, das ganze Postwesen dem General-Major — nachmals General-Feldmarschall — Geheimen Rath und Kriegs-Präsidenten, Jacob Heinrich Grafen von Flemming mit der Würde eines Erb-General-Postmeisters und Chefs aller Postbeamten zu verleihen.

Das Cammer-Collegium trat hierauf seine bisherige Ober-Regierung des Postwesens, nach der Bekanntmachung vom 29. März 1698, ab. Die ganze Würde enthielt indessen nur eine prunkende Hof-Charge, ihr Inhaber herrschte nur dem Titel, nicht dem Wesen nach. Persönliche Verhältnisse drängten den Begünstigten — bald nachher zum General-Lieutenant erhoben — nach 2 Jahren (1700) der Erb-Belehrung zu entsagen, solche seinem Bruder, dem General-Major Joachim Friedrich v. Flemming zu überlassen, und das Postwesen für 160,000 Thaler an den König zu verkaufen. Er behielt sich 1000 Thaler Pension, den General-Postmeister-Titel und noch einige Vorrechte vor.

Aber wegen der höchst lästigen und weitläufigen Connexionen mit seinen zudeinglichen Gläubigern überließ der Großwürdenträger auch die Hofcharge als Titular-Erb-General-Postmeister mit allen Emolumenten für 200,000 Thaler dem Cammer-Collegium. Dies dagegen trat dem Ober-Postmeister Jacob Rees — welcher jene Summe durch Zureckgabe eines Wechselbriefes des Grafen von Flemming bezahlte, — und zur Bezahlung jener

160,000 Thaler Kaufgelder 30,000 Thaler hergegeben hatte, das gesammte Postwesen auf 6 Jahr ab, wofür derselbe 12,000 Thaler Pachtzins entrichtete.

§. 7.

U e b e r s i c h t d e s P o s t e n : Z u s t a n d e s i m J a h r 1700.

Der Rückblick am Schlusse des siebzehnten Jahrhunderts zeigte dem Staate Sachsen seine erlebten Umwandlungen, die mächtigen Fortschritte in der Kultur, den gewonnenen Einfluß auf Handel und Gewerbe und die Erweiterung seines Gebiets. Außerdem bekundeten die Schöpfung vieler Staats-Anstalten, die angeknüpften Verbindungen und die Verbreitung seiner Posten im Innern und nach dem nahen und fernen Auslande den Lohn seines Strebens nach Wohlstand und dieser zeigte sich gesichert durch die geschlossenen Postverträge mit Paris am 10. October 1692 — mit Polen, wegen des Courses über Breslau nach Warschau, den 19. September 1694 — mit Oesterreich am 26. August 1697 und mit Kur-Brandenburg den 2. December 1699. Alles seit kaum 50 Jahren gegründet und ausgeführt.

So gingen schon im Jahr 1700 aus Leipzig, diesem Hauptpunkt aller Postanstalten des ganzen Landes, diesem Vereinigungs- und Ausgangs-Ort aller Course, wöchentlich 2 fahrende Posten und 1 reitende nach Dresden, — 2 fahrende und reitende über Erfurt nach Frankfurt a. M. — 3 reitende nach Braunschweig, Hamburg, Lübeck, Bremen und Holland — fahrende und reitende über Hof nach Nürnberg — fahrende Posten nach Berlin, Halle, Annaberg, Breslau, Freiberg, Schneeberg, Sorau, Zerbst und über Magdeburg nach Hamburg &c. &c.

Welch eine Zahl in jener Zeit! Zusammen 32 fahrende und 8 reitende Posten, alle nur allein aus Leipzig abgegangen, in jeder Woche zweimal, mithin 80 Posten am Schlusse des Jahr:

hundreds. Unter diesen enthielt die längste Courslinie innerhalb Landes 53½ Meile von der schlesischen Gränze über Budissa, Leipzig und Langensalze bis an das hessische Gebiet.

§. 8.

Verwaltung und Fortschreiten in den Verbesserungen.

Der Dienstfeifer und die Bemühungen des Ober:Postmeisters Rees in den so vortheilhaften Postanlagen wurden durch die Bestellung seines Sohnes zum Nachfolger belohnt. Die fahrenden Posten von Leipzig nach Kassel — von Dresden nach Lübben — von Leipzig über Naumburg nach Erfurt — die Verlegung der Post über Grimma — die reitende Post nach Sondershausen und Nordhausen — die fahrende nach der Niederlausitz — die reitende von Erfurt nach Arnstadt und die Errichtung eines kurfürstlichen Postamts in der Reichsstadt Mühlhausen waren seine letzten Werke. Außer diesen Anstalten war durch seine Vermittelung der nachtheilige Zwiespalt mit Paris in dem Rezej vom 15. Januar 1703 beseitiget worden. Der verdienstvolle Mann starb den 20. September 1705.

Sein adjungirter Sohn, der Rathsherr und Hofrath Johann Jacob Rees übernahm die Verwaltung des Ober:Postamts und die Leitung des gesammten Postwesens mit der Benennung: Kurfürstlicher Commerzien:Rath und gegen Entrichtung eines Pachtzinses von 12,000 Rthlr. und eines Vorschusses von 200,000 Rthlr., worüber der König eine Versicherung ausstellte (s. §. 6).

Sein erstes Geschäft war die Einführung der Postkutschen und zwar zuerst von Leipzig nach Dresden und der Ankauf des Gräfllich Cösel'schen Gebäudes zu einem Posthause für 16,000 Thaler. Seine andern Unternehmungen hatten jedoch keinesweges den glüklichen Erfolg wie die seines Vaters, der sich nie in weit

aussehende Pläne einließ. Manche Widerwärtigkeiten und wahrscheinlich etnige Winke von oben herab bewogen diesen Postchef, seinem Landesherrn und dem Kammer-Collegium das gepachtete Postwesen am 1. Julius 1712 zurück zu geben und die Verwaltung des Ober-Postamts nieder zu legen. Rees ward mit nur 150,000 Thaler — statt der von seinem Vater durch den v. Flemmingschen Wechsel vorgeschossenen 200,000 Thalern — abgefunden, ihm der Titel: Hof- und Justizrath als Zugabe ertheilt und das ganze Landes-Postwesen der Kammer zur Ober-Aufsicht wieder übertragen. Dem schon im J. 1697 zum Gehilfen in der Postverwaltung bestellten Ober-Post-Commissar Christian Leonhardi ward die allgemeine Leitung und Beaufsichtigung der Postanstalten überlassen.

Um dieselbe Zeit kam auch die seit Jahren verabredete fahrende Post zwischen Dresden und Berlin zu Stande. Vor jenem Jahre 1712, besorgte eine sogenannte Post- und Landkutsch^{q)} aus dem Gränzstädtchen Baruth die Gütersendungen zwischen Berlin und Dresden. Ein Lohnfuhrmann aus Lübben gab sich unverdrossen die Mühe, jene Postkutsche zu beeinträchtigen, um sich redlich zu ernähren. Er beförderte nämlich Briefe, Personen und Pakete nach und aus der Lausitz, nach Dresden und Berlin; Einrede und Widersprüche waren von den Obrigkeitlichen nicht zu befürchten, weil der Fuhrherr es mit den Zahlungen für ihre Sendungen eben nicht genau nahm und in jener guten Zeit die Gewerbefreiheit schon als Gesetz bestand.

Das Unsichre und Unschickliche, nebst dem Abbruche durch beide Fuhrwerke veranlaßte beide Ober-Postbehörden, in Leipzig und Berlin, gemeinsam eine bessere Einrichtung zu treffen und durch die Veranstaltung einer fahrenden Post zwischen beiden Residenzstädten den Eingriffen in das Post-Regale zu steuern.

q) Postkutschen. Deren Verfassung s. Kapitel 3. Preussen, S. 227.

§. 9.

Post-Ordnung und neue Einrichtung
im Postwesen.

Sachsens Postwesen war nun wohlgeordnet, die Anstalten zeigten den großen Nutzen ihrer Einrichtung, die Posten im Innern des Landes und nach den Nachbarstaaten gingen ungestört. Manches hatte sich anders gestaltet, darum mußten denn auch auf den gegenwärtigen Zustand passende Vorschriften gegeben werden, welche in der neuen Post-Ordnung vom 27. Julius 1713 vereinigt wurden; ein Werk jenes Ober-Postmeisters Leonhardi, was sich über alle Gegenstände des damaligen Postwesens verbreitet und die Grundlage aller nachfolgenden Verfügungen geworden ist.

Dies Post-Gesetzbuch umfaßt in gedrängter Kürze die Bestimmung der Gerichtsbarkeit, der Befugnisse und Dienstpflichten der Postbeamten — das Befahren der Wege — das Ausweichen der Privat-Fuhrwerke — das schnelle Oeffnen der Thore und Schlagbäume beim Ankommen der Posten — die Begrenzung des Gewerbes der Boten und Lohnfuhrleute und die Obliegenheit Beider gegen das Postwesen — die Pflichten der Reisenden — die Bestrafung der Unterschleife — die Bedingungen der Gewährleistung und des Ersatzes — die Vorschriften wegen der Courier- und Stafettensendungen — Extrapostfahrten — und über die Pflicht des Hilfeleistens aller Orts-Obrigkeiten und eines jeden Unterthanen bei einem den Posten zugestoßenen Unfall.

Schon diese Inhalts-Anzeige einiger das Publikum angehenden Vorschriften gewährt die Ueberzeugung von der Trefflichkeit des eingerichteten damaligen Postwesens.

Um diese Zeit entstanden zwei in der Folge sehr wichtig gewordene Postcours in Norddeutschland, ausgehend aus Leipzig und sich dort wieder endigend, und zwar die fahrende Post

von Leipzig über Kassel und Münster nach Holland,
und

die von Leipzig über Braunschweig nach Hamburg,
Selbe Kutsche genannt.

Beide von dem im J. 1684 verstorbenen Ober-Postmeister Egger eingeleitet. Dem Leonhardi war die Ausführung vorbehalten, den ersten, als den damals wichtigsten Cours in Norddeutschland, und noch bestehend, einzurichten. Umsichtig schloß er Societäts-Verträge mit den theilhabenden Ober-Postbehörden in Kassel, Münster und Arnheim. Da jedoch das sächsische Thüringen — durch dessen ganzen Länge beide Course gingen und noch gehen — dem Staate Preussen zu Theil geworden ist, mit hin Sachsens Einfluß, Antheil und Besiß größtentheils aufgehört haben: so kommt das Geschichtliche beider Course in dem Kapitel 3. Preussen, S. 20., S. 214 und im Kapitel 6. Braunschweig vor.

Nur bis 1715 waltete der verständige Mann zu seines Vaterlandes Wohl durch höchst zweckmäßig eingerichtete Postanstalten, besonders durch heilsame Verordnungen. Nach seinem Absterben übernahm der Hofrath Paul Vermehren die Verwaltung des ganzen Postwesens. Er bewirkte im J. 1721 das geometrische Vermessen sämtlicher Poststraßen, und vereitelte mit unwiderlegbaren Gründen die Verlegung des Ober-Postamts von Leipzig nach Dresden. Verfolgung und Verdruß in der Amtsführung beförderten den Tod des wackern Mannes im J. 1729. Seine Stelle wurde gemeinschaftlich von drei Ober-Postbeamten bis 1731 verwaltet.

In demselben Jahr 1731 erhielt die Ober-Postbehörde in Leipzig die jetzige Verfassung, nach welcher der Ober-Postamts-Director mit zugeordneten Rätthen, diese früher mit dem Titel: Ober-Post-Commissarien, seit 1817 mit der Ehrenbenennung: Ober-Postamts-Räthe,

e i n L a n d e s : C o l l e g i u m

bildet, welches die Aufsicht und Leitung des gesammten Postwesens führt und dem Finanz-Ministerio in Dresden untergeordnet ist.

Die Gräuel des siebenjährigen Krieges und die Bedrückungen der feindlichen und befreundeten Heere hatten, im moralischen Sinn, besonders die niedere Klasse der Postbeamten so verwildert und verderbt, daß sie, bloß auf ihren alleinigen Gewinn bedacht, unbekümmert um Redlichkeit, Ordnung und Befolgung der Vorschriften, von den Reisenden gewaltsam Geschenke erpreßten, die Posten nach Gutdünken und Eigenwillen fortbrachten und auf den Stationen, in den Postämtern und unterwegs in den Wirthshäusern viele Stunden verweilten. Selbst viele der vorgesetzten Postmeister und Postverwalter erlaubten das Mitnehmen uneingeschriebener Reisenden (blinden Passagiere), oder wollten dies Vergehen nicht bemerken, ließen den Extrapost-Reisenden mehrere Pferde aufdringen und unterstützten die Plackereien und den Frevel ihrer Untergebenen. Dies Verderben ward durch die Verordnung vom 27. October 1763 gehemmt, dem Uebertreter Dienstentsetzung und Festungsbau-Strafe angedroht, und somit die Ausübung der Amtspflichten hergestellt.

Die Geschichte der bis zum Ende des vorigen und im jetzigen Jahrhundert entstandenen Postanstalten und wesentlichen Veränderungen verzweigt sich zu sehr in die der Nachbarstaaten, um hier in das Einzelne eingehen zu können. Ueberdies beruhen das Daseyn neuer und das Fortbestehen einiger vorzüglichen Anstalten

zum Theil auf Staatsverträgen, deren Bekanntmachung nicht hieher gehört.

Eben so würde das Vorgetragene dem Nicht-Postbeamten, wohl auch manchem Postgeiste, dennoch entbehrlich scheinen, wenn gleich das Besondre einiger Course in ihrem Entstehen, Zweck und Fortgange unterhaltend seyn möchte. Zudem ist durch die eingetretenen Staaten-Verhältnisse und die Veränderung mancher Länder-Besitzungen gar Vieles theils umgeschaffen worden, theils nicht mehr vorhanden, wie z. B. die Fahrposten über Kassel und Münster nach Holland und der Selben Kutsche, von welchen beiden in den Kapiteln Preussen und Braunschweig gesprochen wird.

§. 10.

Postwesen im jetzigen Jahrhundert.

Leipzig wird auf immer der Glanzpunkt in der neuesten Weltgeschichte bleiben. Denn in seinem Innern und auf seinen Fluren ward am 18. October 1813 der dreitägige Kampf für Deutschlands, Italiens, Spaniens und Portugals Freiheit und deren Fürsten Rechte, vollbracht. Darum bezeichnet die denkwürdige Benennung: Völkerschlacht bei Leipzig, die That und den errungenen Sieg.

Als zwei Jahr nachher, 1815, durch die letzte Schlacht bei la belle Alliance und Waterloo am 18. Junius, und durch die Verbannung Napoleons nach St. Helena, der Friede in unserm Vaterlande, dem herrlichen kledern Deutschland, wieder gegründet, die Ruhe heimgekehrt war, da begann denn auch das längst ersehnte hochnothige Umformen veralteter, gar nicht mehr passender Einrichtungen, herbeigeführt durch Zeitumstände, veränderte Gebiets-Eintheilung und andre Regentenschaften.

So auch beim Postwesen, das in seiner abgelebten Verfassung und in dem eigenthümlichen festgehaltenen Schlandrian,

nach der Urdäter Weise, nicht ferner fortbauern konnte. Denn es gehörte

im ganzen Mittel- und Norddeutschland

z. B. durchaus zur Ordnung und zur Regel, daß alle Postillone beim altherkömmlichen zweistündigen Fahren auf 1 Meile in nur etwas sandigen Wegen, muthig beharrten, ihr weiltundiges Gemüthliche im Ausdruck und Benehmen unverändert fortpflanzten, unterwegs keinem Schenkwirth ihren Zuspruch verweigerten, und von ihren Brodherren die Versäumnißstrafen bezahlen ließen. — Man fand darin gar nichts Besonderes, daß die Weit-Reisenden in den auf den Achsen liegenden Wagen-Archen allmählig an das Zermalmen ihrer Glieder gewöhnt wurden — und — was dem Ganzen ein Leben gab, — daß, frühmorgens schon begeistert, die Postamtsboten, Postillone und manche im Erecutor- und Soldatenton wohl eingeübte Schirmmeister und Conducteurs in der Gabe des faßlich-bündigen Antwortens wetteiferten, wenn man für eine kleine Mühwaltung oder eine Anfrage den Dank nicht vorher baar in die dargebotene Hand drückte. Von diesem Allen sind wir Alten aus jener Zeit, glaubhafte Zeugen.

Für die Postanstalten selbst gehörte z. B. das richtige Anschließen der Posten an einander und an die benachbarten, schon zu den höchst seltenen Kunstwerken. Rühmlich sey dagegen des zweis, vier, auch sechsstündigen Verweilens der weitergehenden Posten auf den meisten Stationen gedacht; es geschah aus Vorsorge und Nothwendigkeit, damit jeder Angekommene sich erholen, den etwas theuren Zinbiß nicht übereilt genießen, das Merkmal jedes Orts mit Müße auswendig lernen und die Besänftigung der aus dem Postwagen herstammenden Gliederschmerzen, gemächlich abwarten konnte.

Alle hier benannten und verschwiegenen Grund-Versassungen der Postitten und Gebräuche im alten Styl und Gepräge verschwanden allgemach seit dem gehaltenen Unterrichte Napoleons und seiner Militär- und Finanz-Gehilfen. Wer mag nun widerstreiten, daß der Herrschergeist jenes Mannes sogar auf

das Postwesen Deutschlands gewirkt und in dasselbe andre Moden eingeführt habe?

Auch Sachsen nahm eine Umänderung seiner Post-Einrichtungen vor, in gleichem Schritt mit dem Nachbarstaate Preussen, obgleich sein Landgebiet durch die Abtretung so bedeutender Ländertheile, wie Thüringen, die Niederlausitz und als Folge zugleich aller Postanstalten, höchst schmerzlich geschmälert worden ist.

Die eingeführten höchst bequemen und zierlichen Eil- oder Schnell-Postwagen, die bedeckten Packposten und Beiwagen, die gemächlichen Dilligencen und die sogenannten ordinären Postwagen — die chaussirten Straßen auf den Haupt- und den meisten Neben-Coursen, namentlich auch die nach den Böhmischem Badertern Eöplitz, Karlsbad und Eger — die genau zutreffenden Postverbindungen mit dem Auslande und die Vermehrung der Posten zum öftern und schleunigen Befördern der Reisenden, des Briefwechsels und der Paketsendungen, bekunden, wie die Fortschritte nur allein zum Besten und Vortheil des Publikums geschehen sind.

Die hier folgende Uebersicht der Post-Einrichtungen wird von dem Vorhandenen überzeugen.

Im gesammten Königreich bestehen jetzt

- 1 Ober-Postamt, das in Leipzig, zugleich als Landes-Collegium in allen Post-Angelegenheiten,
- 1 Hof-Postamt, das in Dresden,
- 37 Postämter,
- 75 Post-Expeditionen,
- 48 Posthaltereien oder Stationen.

162 Postbehörden, sämmtlich dem Ober-Postamt in Leipzig untergeordnet.

**Aus Leipzig, der Haupt-Poststadt des Königreichs
gehen ab**

w ö c h e n t l i c h

17 Reitposten,

29 Eilpostwagen oder Schnellposten,

10 Dilligencen,

24 Pack- oder gewöhnliche Fahrposten,

**mithin 80 Posten, rechnet man hinzu eben so viel ankommende, so werden
in jeder Woche 160 Posten
besorgt.**

Aus Dresden, der Haupt- und Residenzstadt des Königreichs gehen ab

w ö c h e n t l i c h

17 Reitposten,

19 Eilpostwagen oder Schnellposten,

10 Dilligencen,

28 Pack- oder ordinäre Fahrposten,

3 Postboten,

77 Posten, hiezu eben so viel ankommende, betragen zusammen

in jeder Woche 154 Posten.

**Wie in Wien, Berlin, Paris &c. besteht seit 1829 auch in
Dresden**

eine Stadtpost,

**welche mit geringen Abweichungen, denen in vorbenannten Städten gleich eingerichtet ist, und die Briefe täglich fünfmal aus-
theilen läßt. Fünfzehn Brieffammlungen in den Stadtbezirken
stehen mit dem Haupt-Postcomtoir in Verbindung.**

I m A l l g e m e i n e n .

Mit den Eilpostwagen werden Geldbeträge bis 100 Thaler in Gold oder Paptergeld, 50 Thaler in Silber und Handpakete von 6 bis 8 Pfund schwer, versendet. Der Reisende bezahlt resp. 8 und 9 Groschen in Courant für die Meile mit 30 Pf. freiem Reisegepäck, Postillon: Trinkgeld wird nicht entrichtet.

Für einen Platz in den Diligencen werden 6 Gr. Personengeld für die Meile gegeben, 30 Pf. Gepäck sind frei. Der Postillon erhält 1 Gr. Trinkgeld auf die Meile.

Bei den bedeckten oder ordinären Postwagen ist das Personengeld auf 5 Gr. für die Meile mit 50 Pf. freiem Reisegepäck bestimmt, und auf 4 Gr., wenn der Reisende nur 10 Pf. Fracht mit sich führt. Auch gebührt dem Postillon 1 Gr. Trinkgeld auf die Meile.

Nur bei denjenigen Seitenposten, welche von keinem Conducteur oder Schaffner begleitet werden, haben die Reisenden selbst auf ihre Sachen zu achten; auf den Coursen aber, auf welchen Jenen das freie Gepäck und dessen Ueberfracht zur Verpackung übergeben wird, müssen diese Begleiter für den Verlust haften.

Geht ein recommandirter Brief auf der Post verloren, so werden dem Absender 10 Thaler als Entschädigung ausgezahlt.

Die Post-Taren für Briefe, Gelder und Pakete bestimmt die „Allgemeine Königlich Sächsishe Post-Tarordnung vom 3. December 1822“.

Die in Sachsen geltenden gesetzlichen Bestimmungen für das Befördern der Extraposten und Couriere enthält das Extrapost-Reglement vom 6. März 1822.

In allen Poststationen und in den Gasthöfen, wo die Post:Reisenden speisen, liegen Beschwerden:Bücher, in welche die mit der ordinären, oder mit Extra:Post Ankommenden ihre Klagen einschreiben können. Diese müssen von den Postvorständen mit der nächsten Post an das Ober:Postamt zur Untersuchung und Verfügung in Abschrift eingesandt werden.

Die Postschaffner (Schirrmeister, Conducteurs) führen, wie ihre Amtsgenossen in Preussen, Cours:Uhren, nach welchen die Postanstalten die Ankunfts: und Abgangszeit der Posten in die Stundenzettel bemerken.

Die Postillons blasen auf der Post:Trompete die für die verschiedenen Posten nach der Vorschrift und Weise bestimmten Signale, diese sind, der Uebereinstimmung wegen, den Preussischen gleich.

Die Post:Handbücher der Königlich Sächsischen Postbeamten C. F. Kessler sen. in Dresden und C. H. Lungwitz in Leipzig, beide im Jahr 1827 herausgegeben, reichhaltig und umfassend, belehren die Reisenden, Brief: und Paket:Absender und Empfänger über jeden einzelnen Gegenstand.

K a p i t e l 5.

H a n n o v e r.

§. 1.

B o t e n w e s e n a l t e r Z e i t.

Dies durch seine Lage an der Elbe und Nordsee und durch seine vielen Berührungspunkte mit bedeutenden Staaten, für den Handel sehr bequem gelegene Land, ist ganz geeignet, das Mitteglied großer und wichtiger Postenlinien zu bilden. Durch sein Mitwirken vermag dasselbe, einen bedeutenden Einfluß auf die Verbindung mit Mittel- und Süddeutschland auszuüben, folglich einen reichlichen Gewinn durch das Transit-Porto (Durchgangsporto) zu beziehen. Man erkannte dies wahrscheinlich schon vor Jahrhunderten, ohne Bekanntschaft mit den jetzigen Mitteln — den Posten — die zu dem Ziele führen. Es war in jenen Zeiten nur ein halbes Wissen.

Es ist wohl nicht zu bezweifeln, daß schon zu Heinrichs des Löwen Zeiten Landesherrliche Boten-Anstalten im Herzogthum Lüneburg müssen vorhanden gewesen seyn, als jener mächtige Baiern- und Sachsenfürst im J. 1180 auf dem Reichstage zu Würzburg, vom Kaiser Friedrich I. (Barbarossa), mit Zustimmung einiger Mitstände Deutschlands, seiner Hauptländer verlustig und in die Reichsacht erklärt worden war, ein Ereigniß,

niß, das dem ganzen Reiche ungemein wichtig seyn mußte, die Theilnahme jedes Fürsten in Anspruch nahm, und nothwendig mit schriftlichen und persönlichen Unterhandlungen und Mittheilungen verknüpft war.

Heinrichs Enkel, Otto das Kind (1227—1252), vereinigte die ihm verbliebenen Erbländer — Lüneburg, Calenberg, Göttingen, Grubenhagen und Wolfenbüttel — und ließ sich über das Gesamtland im J. 1235 vom Kaiser Friedrich II. das Reichslehn als Herzog von Braunschweig-Lüneburg und Reichsfürst, ertheilen. Eine Begebenheit, die ebenfalls ein Brief- und Botensenden erforderte.

In seiner Regierungszeit war es, daß regelmäßig durch sein Herzogthum jene ersten Kaufmanns-Boten gingen, als Hamburg und Lübeck im J. 1241 den großen Handelsverein, die Hansa, stifteten, welchem die wichtigsten Städte Deutschlands beitraten. Von Hamburg aus erstreckten sich die Verbindungen überall hin, die aber entweder nur durch Abgesandte und Beauftragte, oder durch Brieffenden erreicht werden konnten.

So entstanden nach und nach die Botengänge, selbst in ferne Gegenden, z. B. nach Nürnberg, Wien, Eöln, Amsterdam ıc. und nach dem Osten hin, besorgt durch sichere Leute. In der Folge — bei der Zunahme des Briefwechsels — hatte jeder dieser Boten seinen Gang nach einem bestimmten Haupt-Handelsplatz, mithin stets nur einen und denselben Weg zurück zu legen, also einen bestimmten Cours, wie jetzt die Posten.

Durch die im J. 1364 in Eöln abgefaßte Bundes-Acte gewann die Hansa mehrere Festigkeit, auch die Städte Hannover, Stade, Lüneburg, Uelzen, Göttingen, Minden, Einbeck, Nordheim ıc. ıc. hatten sich dem Verein angeschlossen, der jetzt, mächtig in seinen Mitteln, den Handel lenkte und beschirmte.

Bei dem Anwachs der Briefe wurden zum Ueberbringen schon reitende Boten, statt der Fußgänger, gebraucht, um die Briefe schneller an den Bestimmungsort zu fördern, und als in etwas spätern Jahrzehenden auch Handpakete, z. B. Waaren:

muster u. u. sogar kleine Geldsummen mitgeschickt wurden, vollbrachte der Bote seine Reise zu Wagen.⁹ So schuf sich selbst allgemach das Boten- oder Postwesen, und daher lassen sich bei diesem allmählichen Werden und Gestalten weder Ort noch Anfangszeit bestimmen. In diesem Zeitpunkt des Fortschreitens nahmen schon die Magistrate in Danzig, Hamburg u. u. dies Sendungswesen unter Aufsicht und Verwaltung, lohnnten die Boten aus dem Stadtfiskus und zogen das Botenlohn — jetzt Porto, Postgeld genannt — zur Kämmererei oder Stadtkasse, jenes war folglich nun Staats-Einnahme geworden (s. S. 93).

Da Hamburg, Bremen und Lübeck die Vereinigungs- und Ausgangspunkte des kaufmännischen Verkehrs und Briefwechsels waren, und jene Haupt-Handelsörter an den Grenzen Lüneburgs liegen, so war dies Land (Hannover) das erste, durch welches, wenn gleich nicht im jetzigen Sinn, die ersten Botenposten, besonders nach den west- und südlich gelegenen Städten gingen und gehen mußten.

Die Landesfürsten benutzten ebenfalls diese Kaufmanns- nun Städtische Boten zum Befördern ihrer Briefe in eigenen und Landes-Sachen. Bei sehr dringenden Veranlassungen schickten sie entweder reitende Boten (Couriere) ab, oder hielten eigene Leute, welche zu Fuß und zu Pferde die Bestellungen besorgten. Alte Nachrichten und Urkunden, z. B. die Patente und Mandate der Kaiser Karls V. (1519—1556), Maximilians II. (1564—1576) und der Ferdinande sprechen ausdrücklich, daß es förmlich geregelte Posten (Boten) gebe, welche Briefe zu Fuß und zu Roß bestellten, und, wenn ihnen Pakete und Waaren allerlei Art zum Ueberbringen anvertraut würden, die Reisen zu Wagen vollführten, auch wohl Reisende mitnahmen.

§. 2.

Ausbildung, reitende Posten.

Von der Ausbildung und Verfassung der Boten:Anstalten überhaupt ist nichts Bestimmtes auszumitteln; nur aus Ergebnissen muß man folgern, daß es in unserm Deutschland, besonders in dem nördlichen Theil, festgesetzte dauernde Post:Einrichtungen gab, wenn gleich mit dem heutigen Zustande derselben nicht völlig übereinstimmend.

In den Braunschweig:Lüneburgischen Landen — dem jetzigen Hannover — sollen deren Beherrscher Franz Otto und Heinrich der Jüngere im J. 1569 eigne Posten errichtet und Herzog Julius 1576 eine reitende Post von Wolfenbüttel (der damaligen Residenz) über Halberstadt nach Halle — von hier eine kursächsische nach Leipzig und Dresden — angeordnet haben.

Die Markgräfliche Regierung in Ansbach (Ausbach, in den vorigen Jahrhunderten Onolzbach genannt), errichtete am 28. Mai 1589 eine geregelte Botenpost über Hof, Schlewig (Schleiz), Roda, Naumburg bis Halle, — als angenommenen Mittelpunkt des Courses — und von Halle, gemeinschaftlich mit der Herzoglich Braunschweig:Lüneburgischen Landes:Regierung, weiter bis Celle — der Residenz des in demselben Jahre zur Regierung gelangten sehr gelehrten Herzogs Heinrich Julius, (vorher Bischofs zu Halberstadt und Minden). In jedem der genannten Orte mußte sich stets einer der bestellten Regierungs:Briefboten bereit halten, der die ihm von dem angekommenen Boten zugebrachten Briefpakete sogleich, bei Tag und in der Nacht, weiter bis zum folgenden Stationsorte eines Boten brachte.

Auf jedem dieser Botenwechsel war ein Beamter (Amts:schreiber, jetzt Postverwalter) bestellt, der das angekommene Brief:

pakete annahm, die weitergehenden Briefe in ein Briefbuch (nun Manual) verzeichnete, und dem abgehenden Boten das Pack mit einem Stundenzettel einhändigte, in den er die Ankunfts- und Abgangszeit schrieb, ganz in der Form unsers Postwesens.

Jener landesherrliche Botengang — nach heutigem Sprachgebrauch: *Boten-Cours* — stand wieder mit zwei andern früher errichteten in genauer Verbindung, und zwar

der eine von Onolzbach (Ansbach), über Ratelsbach, Beyerndorf, Potelsdorf, Coburg, Saalfeld, Weimar, Weisensfeld, Leipzig, Torgau, Lübben, Beeskow nach Cüstrin, dem östern Aufenthaltsort der Kurfürsten von Brandenburg, (s. S. 162).

der andre *Cours* von Onolzbach über Bamberg, Coburg, Eisfeld, Ilmenau, Gotha, Langensalza, Tennstädt, Herzberg und Seesen nach Wolfenbüttel, der Residenz des Herzogs vor dem Besiß der damals noch freien Handelsstadt Braunschweig.

In Onolzbach, Cüstrin und Wolfenbüttel waren stets landesherrliche Briefboten bereit, die — wie auf dem *Cours* nach und von Celle — bei Vorfällen sogleich fortwandern und den ganzen Weg, unabgewechselt, selbst zurücklegen mußten. Unterweges sammelten und bestellten sie Briefe, Geld- und Handpäckchen.

Viele im Post-Archiv in Berlin aufbewahrte Amtsberichte und geschriebene Original-Boten- und Stundenzettel aus jenen Zeiten, sogar ganz in der heutigen Form abgefaßt, überzeugen, daß diese Postanstalten vorhanden waren, ohne den Namen *Posten* geführt zu haben, und zwar viele Jahrzehende vor der am 27. Julius 1615 geschehenen feierlichen Belehnung des Reichsgrafen Lamoral I. von Taxis als General-Erb-Postmeister in Deutschland.

Die Herzoge des Gesamtthausen Braunschweig verbreiteten 1560 die Anstalten noch weiter, also viele Jahre zuvor, ehe Kaiser Rudolf II. durch das Patent v. 16. Junius 1595 den

Spanisch; Niederländischen General; Postmeister Leonhard I. von Paris zum Reichsfreiherrn und General; Ober; Postmeister im Reich ernannte. Auch Herzog Christian zu Lüneburg († 1633) gestattete, auf den Antrag des Kaisers Matthias, im J. 1616 den Reichs; oder Tarischen Posten den freien Durchgang, namentlich einer extraordinären (reisenden) Brief; Post von Minden über Nienburg nach Hamburg, als Fortsetzung der vorhandenen von Frankfurt a. M. und Edln.

Der schon 22 Jahr wüthende Religions; und Verheerungs; Krieg schien seinem Ende sich zu nahen, die furchtbaren Heerführer Tilly und Wallenstein waren nicht mehr im Kampfe, die Kriegsvölker geschwächt und entzügelt worden. In der gräuelsvollen Verwüstung hatten das Bisthum Hildesheim und die Nordischen Seestädte am wenigsten gelitten.

Dies ermuthigte den reichen Frachtfuhrherrn Röttger (Rüttger) Hinüber in der Stadt Hildesheim — damals noch unter Lüneburgischer Landeshoheit — im Jahr 1636 sich zu erbieten, aus eigenem Vermögen, mit einem Kosten; Aufwande von 40,000 Thalern, Posten anzulegen. Er begann mit einer reisenden von Bremen nach Cassel, zu welcher ihm der Herzog Georg zu Lüneburg erst unterm 17. November 1641 die Zustimmung ertheilen ließ. Der thätige Mann errichtete bald nachher, mit Bewilligung des Gesammthauses Braunschweig und der Regentin, Wittwe Amalie Elisabeth, Landgräfin von Hessencassel, die fahrenden Posten von Hildesheim nach Braunschweig und von Hildesheim über Hannover nach Bremen, auch eine besondere Reit; Post von Cassel nach Bremen und Hamburg. Er ward zur Belohnung zum Herzoglichen Postmeister in Hildesheim ernannt, woselbst noch keine Reichs; (Tarische) Post bestand*).

Um diese Zeit kehrte der junge Herzog von Braunschweig; Celle, Georg Wilhelm, aus Italien zurück, in Begleitung

*) Postwesen im Braunsch. u. v. S. Hinüber 1760 S. 12. — Bischer chronolog. Zeittafel S. 17. — Pütter Alter. B. VIII.

eines jungen Italieners Stiegenello — in der Hannoverschen Post-Ordnung v. 9. August 1682 §. 7. Dromst Etchinelli genannt — der in Geschäften gewandt, thätig, schlaun und gewinnspähend, für seine eigene Rechnung und nach dem Muster der Tarischen Posten, in den vier Braunschweigischen Herzogthümern einige Landesposten theils zu Fuß, theils zu Pferde, anordnete.

Als in Deutschland der (dreißigjährige) Religionskrieg noch vor den Friedens-Unterhandlungen weniger heftig geführt wurde und Kaiser Ferdinand III. zur Erkenntniß gekommen war, daß seine Anstrengungen, seine Geld- und Menschen-Opfer vergebens verschwendet worden, um Alleinherrscher über Deutschland zu werden: da beeiferten sich auch die gegenkämpfenden protestantischen Fürsten, das von jeher gehegte Vorhaben auszuführen, ihren Ländern nach Kräften aufzuhelfen, die noch vorhandenen Hilfsquellen klüglich anzuwenden und den Wohlstand ihres Volks zu gründen und zu sichern. Nur Gewerb-Thätigkeit im Innern und der Handel ins Ausland waren geeignet, die Wohlfahrt herbeizuführen, das Postwesen reichte die Mittel zur Ausführung. Darum errichteten Braunschweig, Hessencassel u. u. wie schon früher geschah, im J. 1647 eigene Landesposten; sie wollten durch eigene Mittel, nicht fremde Aushilfe, die zudem das erworbene Geld auf immer aus dem Lande zog, Thätigkeit und regen Trieb beleben.

Drei Jahr nachher, 1650, ward einer der wichtigsten Course Norddeutschlands — die reitende Post von Hamburg nach Amsterdam — aus dem Botengange gebildet, der vor Jahrhunderten, bald nach der Errichtung des Hansabundes, zu Stande kam. Jene Post nahm den Weg von Hamburg über Bremen, Wil-

deshausen, Lingen, Neuenhaus, Hardenberg, Zwoll, Pütten und Amersfort nach Amsterdam (48½ M.), und zwar von den Commissarien und Unternehmern eigenmächtig veranstaltet, ohne Anfrage und ohne von den Fürsten von Oldenburg und Oranien die Erlaubniß zum freien Durchgang erhalten zu haben.

Im vorigen Jahrhundert wurde jedoch diese Post von Bremen ab auf einer kürzern Straße über Diepholz, Lemförde, Lingen, Nordhorn und Almelo nach Amsterdam — nur 31½ M. — verlegt. Die Amsterdamer besaßen seit alter unbestimmter Zeit in der Stadt Lingen, fast im Mittelpunkt des Courses, dicht an der Gränze, ein eigenes Postcomtoir, das die Familie zur Eick erblich verwaltete und ohne Einmischung der Landesbehörde das Abfertigen dieser Societäts-Post besorgte. Das Daseyn und die Befugniß dieser Anstalt beruhete folglich auf bloß stillschweigender Zulassung.

Als nach dem Tode des letzten Prinzen von Oranien, Wilhelms III., der König Friedrich I. von Preussen im J. 1702 das erledigte Fürstenthum Lingen und die Grafschaft Tecklenburg, als Erbstücke in Besiß nahm, versuchte diese neue Landesbehörde jenes fremde holländische Comtoir aus Lingen zu entfernen und dadurch zu verdrängen, daß die Postritte im Lingenschen Bezirk durch eigene Preussische Postkellere besorgt wurden. Allein die Staaten von Holland behaupteten ein weit über ein Jahrhundert altes — freilich angemessenes — Besizungsrecht ihrer Postverwaltung in der Stadt Lingen und den freien Durchgang der Communicationpost durch den Preussischen Ländertheil so bestimmt und beharrlich, daß sie die ihnen angebotene Ausgleichung ablehnten und sich zu jedem noch so großen Opfer bereit erklärten. Preussen gab nach und erhielt dadurch den höchst wesentlichen Vortheil, daß seine Briefe und Briefpakete nach Amsterdam, Bremen, Hamburg und allen Unterweges-Ortern mit jener reitenden Post hin und zurück umsonst (ohne Transitvergütung) befördert wurden.

§. 3.

Aufnahme der Taxis'schen Posten,
Entstehen wichtiger Course.

Die Postanstalten im ganzen Braunschweigischen Gebiet wurden vom Erb-General-Postmeister, nun Grafen Leonhard von Taxis, als Beschränkung seines Post-Monopols und seiner Einkünfte betrachtet und angefochten. Kaiser Ferdinand III. erließ daher am 11. Junius 1645 einen Untersagungsbrief an die Herzoge Friedrich zu Lüneburg und August zu Wolfenbüttel. Man widersprach nicht sonderlich und that, was man wollte.

Nach vieljährigem Streit, belästigt und ermüdet von dem steten Andringen und Beschwerdeführen des Leonhard, und um dem Kaiser gefällig zu seyn, erklärten die Fürsten den 18. Decem-ber 1659 die Taxis'schen Posten unter der Bedingung wieder aufzunehmen, daß Landes-Eingeborne die Post-Dienststellen bekleiden müßten.

Einige Versuche des Reichspost-Generals, diese Klausel zu umgehen, die Lüneburger Postbeamten nach und nach auszumergen und auszuschließen, und seine Getreuen (Italiener, Brabanter und aus Süddeutschland) anzusetzen, diese Versuche mißglückten, wegen des auf dem Kreistage in Lüneburg erhobenen starken Widerspruchs und Sträubens des ganzen Niedersächsischen Kreises und der gehaltvollen kräftigen Schrift der Stände vom 17. Junius 1662. In jener wird ohne Rückhalt die Frage aufgestellt: Warum der Kaiser, der als Erzherzog von Oesterreich ebenfalls den übrigen Deutschen Ständen gleich sey, nicht die Reichsposten in sein Erzherzogthum aufnehme? Ihm, als Erzherzog und Mitfürst komme kein Vorrecht vor den andern Mitständen zu, auch sey die Verleihung des von Taxis im J. 1615 ohne Zustimmung der Reichsfürsten, folglich widerrechtlich, geschehen.

Der Kaiserliche Hof bedeckte diese gewichtigen Wahrheiten mit dem Kaiserlichen Reservat — das leider weder durch Gesetze,

noch durch ein Reichs-Herkommen bewiesen werden konnte, und Taxis verbarg sich hinter diese Reservate. Alles blieb beim Alten.

Der Churfürst Friedrich Wilhelm der Große von Brandenburg besaß 33 Jahr hindurch ein eigenthümliches Postamt und eine Station in der Hauptstadt Hannover. Seine im J. 1646 angelegte reitende Post von Berlin über Hamburg nach Elve konnte, wegen des großen Umweges und Verspätung der Briefe nicht beibehalten werden, und wurde auf den weit kürzern Weg über Halberstadt, Braunschweig, Hannover, Minden und Bielefeld nach Elve verlegt, in Hannover der Everdt Lüder durch die Bestallung vom 11. September 1649 zum kurbrandenburgischen vereideten Postmeister und in dem Contract vom 31. Mai 1651 zum Posthalter bestellt. Kur-Brandenburg übte folglich das Postregal in einer fremden Hauptstadt aus, jedoch ist im Archiv nicht auszumitteln, ob und wie der Herzog Christian Ludwig zu Hannover die Bewilligung erteilt habe ^{r)}.

Durch die Verlegung dieses Berlin-Elveschen Courses auf den geraden Weg über Hildesheim wurden das Postamt und die Station in Hannover entbehrlich und beide im J. 1682 aufgehoben (s. Preussen).

Die stets rege Kaufmanns-Natur der Holländer, wenn wohl berechnet sicherer Gewinn zu erwarten ist, ihre kalte ruhige Besonnenheit im Handel und im Umgange, ihr solider Speculationsgeist auf grundfesten dauernden Erwerb, diese zuverlässigen Führer

^{r)} In dem Post-Stat, bestätigt vom Kurfürsten Friedrich III. von Brandenburg, (nachmals König Friedrich I. von Preussen) zu Köln an der Spree (Berlin) den 18. März 1689 steht auch: „Nr. 39. Wilhelm Busch, Factor in Eimburg hat den halben Theil der Postgelder in Eimburg loco salarii zu genießen.“ (Post-Wrchtz im Original.)

wirkten auch auf das Wachsthum der Posten. Dies Emporkommen wurde besonders dadurch unterstützt, daß die Burghemeister in den kleinen Städten die Befugniß hatten, für sich oder in Gemeinschaft Postcoursse anzulegen und Postcomtoirs zu halten. So ward denn am 9. Februar 1664 eine fahrende Societätspost von Naarden durch das Münsterland bis Osnabrück veranstaltet, in Verbindung mit einer anzulegenden Post von Osnabrück bis Bremen und Hamburg. Jene Societätsfahrt übernahmen der Post- und Burghemeister Heshusen in Naarden und die Wittve des Fürstbischöflich Münsterschen Postmeisters Amelung in Osnabrück; nach Weider Tode ging die Beforgung der Anstalt auf deren Erben über. Christian Bernhard von Pahlen, Fürstbischöf von Münster, untersagte in einem Vergleich vom 5. Julius 1669 jenen Unternehmern das Durchfahren ausländischer Postillone und ließ die Post von seinen Unterthanen auf der Strecke des Münsterschen Gebiets besorgen.

Der Cours kam so in Aufnahme, daß bis zum Anfange des folgenden Jahrhunderts, Fürsten und Standespersonen auf dieser Societätspost reiseten.

§. 4.

Erb-Postbelehnung des Grafen von Platen. Streit mit Paris.

Im J. 1667 unterm 14. Mai erschien die erste Post-Ordnung als offenes Zeugniß, daß in den Braunschweigischen Landen eigene Landesherrliche Posten bestanden; den Reichsposten wurde in dieser und der folgenden Post-Ordnung vom 17. August 1678 vor der Hand die Duldung zugesagt, auch die Boten der 1576 gestifteten, jedoch erst 1612 eingeweihten Universität in Helmstädt befehlet man, wegen des fast hundertjährigen Bestehens der Anstalt, dennoch bei.

Der Ertrag der von dem Ottegenells (Dronst Stecht: nell) errichteten Landesposten wurde von Jahr zu Jahr so bedeutend, daß dieser Post-Regen den ersten Staats-Minister, Geheimen Rath und Ober-Hof-Marschall, Franz Ernst Grafen von Platen-Hallermund in Hannover, reizte, dem Italiener das Privat-Postwesen abzukaufen. Die Post-Ordnung vom 9. August 1682 spricht im Eingange von einem der Familie von Platen verliehenen Erb-General-Postamte zu einem feudo promiscuo (vermischtem Lehn) in den gesammten herzoglichen Gebieten, schweigt aber von den im Lande geduldeten Reichsposten.

Dies bloße Dulden, die so beschränkte Vergünstigung und alle dem Reichspostwesen so nachtheilige Vorgänge bedrängten Leonhards Nachfolger, den Grafen Alexander Eugen von Lariß. Seiner Einsicht und Beobachtung konnte wohl nicht entgehen, welche gefährliche Verkümmern sein Reichspostwesen, mithin in dem Abbruch seiner Einkünfte, auch die Gefährdung seines Glanzes und Bestehens erlitt. Er führte bei dem Reichs-Hofrath in Wien einen Prozeß gegen die Herzoge von Braunschweig, der aber den weit schlimmern Erfolg hatte, daß die verklagten Fürsten 1684 de facto alle Reichspost-Beamten aus dem Hannoverschen entfernten, deren Stellen mit Eingebornen besetzten und sogar jeden persönlichen Schutz und jede Duldung aufhoben. Den beiden Kaiserlichen Gesandten, Baronen v. Kurrock und v. Freytag gelang es nicht, die Irrungen — so benannten diese Abgeordneten jenes Verdrängen aus dem Lande — auszugleichen und zu beendigen.

Kurfürst Ernst August in Hannover hatte zwar unterm 9. März 1695 dem Kaiser bündig und kräftig erklärt, sich nicht mit den Reichsposten vereinigen zu wollen, dennoch glückte es jenem Grafen, die Güte seines Schutzherrn so kräftig zu stimmen, daß Leopold im August 1698 eben dem Herzog von Braunschweig-Lüneburg, Ernst August — (seit dem 3. August 1694 Churfürst von Hannover) — erklärte, daß er, kraft kaiserlicher Macht, den Grafen von Platen degradiren und alle nach dem

Hannoverschen lautende Briefe und Pakete an den Gränzen zurückhalten lassen würde, wenn der von Platen die Lehnposten nicht aufhebe und dagegen die Reichsposten einführe. Es blieb jedoch beim Drohen, das auch in der Folge nicht ausgeführt werden durfte, denn der Reichsstand und Kurfürst Georg Ludwig von Hannover, war seit 1714 der mächtige König Georg I. von England. Des Postmonopols wegen, war also der Ausbruch eines Krieges zwischen England und dem deutschen Kaiser wohl nicht gedenkbar, mithin hatte zwischen Hannover und Paris aller Streit ein Ende.

Die aus Hamburg, Hannover und den Grafschaften Hoya und Diepholz in Osnabrück ankommenden Reisenden äußerten oft den Wunsch, mit einer stets vorhandenen Reisegelegenheit weiter nach Münster, ins Emsesche, Bergsche und in die Rheingegenden gehen zu können. Es hielt oft schwer, oft war es unmöglich, nach vieltägigem Bemühen solche Fuhrwerke aufzutreiben.

Dies veranlaßte den Fürstbischöflichen Postmeister von Hartmannsdorf in Münster, mit Zustimmung seines Landesherrn und in Gemeinschaft mit dem Postamt in Osnabrück, 1709 zwischen beiden Residenzstädten eine fahrende Post zu veranstalten, die von Tecklenburgischen Unterthanen — Postbauern genannt — besorgt wurde und in Lengerich und Ladbergen die Gespanne wechselte.

Franz Arnold, Fürstbischöf von Münster und Paderborn, war zwar Willens, für seine Rechnung diese Post übernehmen und solche weiter über Ahaus nach Bütphen leiten, auch die Reisenden auf einem nähern Wege über Paderborn nach Frankfurt befördern zu lassen; allein der Eurchannoversche Erb-General-Postmeister Graf v. Platen widersetzte sich der Ausführung, weil er einen Abbruch seiner eigenthümlichen Hamburg-Osnabrücker Post befürchtete, und Preussen einen Antheil von der Ein-

nahme, wegen des Durchgangs durch das Ravensberg'sche, verlangen würde. Die Ausführung unterblieb vor der Hand.

§. 5.

Aufhebung des Erb-Postlehns. Postverwaltung. Verdrängen der Reichsposten.

Georg I., König von England und Kurfürst von Braunschweig-Lüneburg oder Hannover, dehnte die Erbbelehnung des General-Postmeisters von Platen auch auf dessen Schwestern aus. Der Sohn und Nachfolger, Garde-Major und Erbherr Graf von Platen, (1709) lebte ganz im Gegensatz seines Vaters, der welland als erster Minister den erprobten hohen Werth des baaren Goldes und Silbers und der landesüblichen Zinsen im Uebermaaß zu würdigen und das kaufmännische Benutzen praktisch auszudehnen mußte. Der gemüthliche Sohn vermochte nicht, die Gränzlinien seines Vermögens und die etwas bedeutenden Ausgaben seiner Mattressen zu überschauen. Um dieser Schwachheit willen gerieth der freigebige joviale Mann in solche fatale und verwickelte Connerionen mit einer Unzahl von Gläubigern, daß er gezwungen die Dienststellen dem Meistbietenden zutheilte, die Postverwaltungen verpachtete und sich die Pachtgelder auf viele Jahre voraus bezahlen ließ. Dies wunderliche Hauswirthschafts- und die Klagen der getrennt lebenden Gemahlin des Grafen bestimmten den neuen König, Georg II., im J. 1736 bei seiner Anwesenheit in Hannover, die wüste Angelegenheit aufzuheben, in der Schuldsache zu entscheiden, das Postlehnwesen für 450,000 Thaler zu kaufen, und das Kaufgeld zu einem Fideicommiß der v. Platen'schen Familie zu bestimmen.

Die Aufsicht und Leitung der nun landesherrlichen Postanstalten erhielt das Geheimte Raths-Collegium — jetzt Staats-Ministerium genannt. — Es bestätigte vor der Hand die Postämter, setzte ein General-Post-Directorium ein, beauftragte diese

Behörde mit der Abänderung der alten Posttaxe von 1682 und dem Errichten der fahrenden Posten von Göttingen über Duderstadt nach Mülhhausen zur Verbindung mit Sachsen, und von Nordheim über Osterode, Clausthal und Zellerfeld nach Goslar.

Am 5. December 1737 wurde die Hamburger fahrende Post von Osterode weiter über Scharzfels bis Nordhausen ausgedehnt, zum Anschluß an die hier durchfahrende Selbe Kutsche (Güterpost) zwischen Braunschweig und Leipzig. Sie hatte den Zweck, Güter aus Sachsen nach dem Lüneburgischen und Hamburg an sich zu ziehen und dadurch jene Selbe Kutsche zu beeinträchtigen. Hannover errichtete auch 1745 ein eigenes Postamt in Nordhausen (damals eine freie Reichsstadt), ohne Uebereinkunft und Einwilligung des Magistrats, der durch das Notariats-Instrument vom 2. Januar 1746 unwirksam dagegen sprach und seine Rechte wahrte.

Um den Nachtheilen der erneuerten Versuche des Reichspost-Generals vorzubeugen, errichtete Hannover, noch vor dem Abschluß des Aachener Friedens (1748), unter des Kaisers Franz I. Vermittelung, in Wien am 25. Junius einen Postvertrag mit dem Reichs-General-Erb-Postmeister, Fürsten Alexander Ferdinand von Taxis, durch welchen Letzterer die Befugniß erhielt, seine Posten und eigene Beamte wieder ins Hannöversische einzuführen. Da indessen das nicht zu entschuldigende anmaßende Betragen dieser Aufgenommenen stufenweise zunahm und bedenklich wurde; so fanden Hannover, Brandenburg und Sachsen rathsam, sich gegen jede Beschränkung des Landeshoheitlichen Postregals zu verwahren und die Reichs-Post-Officialen vor jedem Rückfall ernstlich zu warnen.

Nach neunzehnjähriger, sehr reiflicher Ueberlegung erschien die sogenannte General-Posttaxe am 3. Junius und die neue

Post-Ordnung am 4. September 1755, beide vom Könige Georg II. von England vollzogen.

In der Mitte des verhängnißvollen Jahres 1790 trat durch Hannovers rasches, längst beschlossenes Verfahren der Anfang einer Verminderung der Reichsposten in Norddeutschland ein. Frankreichs damaliger Geist des Umwandelns, auch Zerstörens alter Verfassungen äußerte sich ebenfalls in manchen Gegenden diesseit des Rheins, viele Stimmen erhoben sich gegen Anstalten, die Jahrhunderte bestanden, fast heimisch und vaterländisch geworden waren, so auch gegen das Reichs-Postwesen.

Hannover erkannte schon längst die drückende Last, — die vormals von den allgewaltigen Kaisern widerrechtlich aufgebürdeten Reichsposten — in seinem Staate dulden zu müssen, die baaren Einkünfte dem Lande entziehen zu lassen und fremde Beamten zu ernähren und zu besolden.

Die Landes-Regierung eilte nun unter Englands Schutz und Macht die so willkommenen politischen Stürme zu benutzen und die überkommene Freiheit und Gewalt gegen jenes fremdherrliche Institut anzuwenden. Im Anfang des Junius 1790 wurden sämtliche Reichspost-Anstalten im ganzen Kurfürstenthum aufgehoben und mit den Landesposten vereinigt. Um jedoch dem Fürsten von Taxis die Verbindung seiner Reichs-Ober-Postämter in Hamburg und Bremen mit denen in Frankfurt, Nürnberg, Düsseldorf, Edin und Leipzig zu lassen, wurde zwar wie früher der Durchgang verschlossener Taxischen Felleisen gestattet, jedoch gegen ein bestimmtes Transitporto für die Vergütung und Wahrung, und unter der Bedingung, daß die Felleisen durch Hannoverische Postbeamten befördert würden.

Der Luneviller Friedensschluß vom 9. Februar 1801 hob das Taxische oder Reichs-Postwesen fast gänzlich auf. Der Besizer hatte zwar im J. 1744 vom Kaiser Karl VII. die Reichsstand-

schaft und eine Reichsgräfliche Curialstimme auf den Reichstagen und in den Reichs-Versammlungen, gegen den Widerspruch der Reichsstände, erhalten, aber alles beruhte nur auf einer bloßen Titulatur, ohne Landbesitzthum eines deutschen Reichsfürsten.

Seine Lage war mithin gefährlich, obgleich nachher ihm die Gerechtsame eines General-Erb-Postmeisters und die ihm verbliebenen Postanstalten durch den Reichs-Deputations-Hauptschluß (Reichsgesetz) vom 25. Februar 1803, §. 13 waren garantirt worden. Hannover — eigentlich Englands König, den die Reichsgesetze nichts angingen — gestattete keine Anwendung jenes beengenden Hauptschlusses. Paris mußte weichen und zahlt noch jetzt ein Transit-Porto für den sehr bedingten Durchgang seiner Brief-Felleisen und Postpakete nach und aus Hamburg und Bremen. Ein Parisisches Postwesen besteht folglich im Hannöversischen seit jener Zeit nicht mehr.

§. 6.

Post-Zustand in diesem Jahrhundert.

Am 18. Mai 1803 erklärte England den im J. vorher am 27. März zu Amiens mit Frankreich geschlossenen Frieden für aufgehoben. Ein Friede, den England nicht halten wollte und eben darum schon den Stoff zu einem neuen Kriege — die Herausgabe Malta's 1c, 1c. — enthielt. Ende Mai ließ der Consul Napoleon plötzlich durch das Marschall Mortiersche Corps das Kurfürstenthum Hannover besetzen. Zwei Jahr nachher trat er dies Land, laut des in Wien am 9. December 1805 geschlossenen Tractats, an den König von Preussen, und zwar mit bündigster Gewährleistung ab und empfing dagegen für die französische Republik die Preussischen Provinzen Anspach, Cleve und Neuschatel. Jenes Hannover war mithin durch Tausch ein Eigenthum der Preussischen Monarchie geworden und mußte nach

den

den Grundsätzen und der Verfassung des neuen Mutterstaats eingerichtet werden.

Dies Umändern war im Gange, als Frankreichs Beherrscher — nun Kaiser — seinen gespielten Trug enthüllte. Denn in derselben Zeit, als Napoleon dem Könige Friedrich Wilhelm III. den Besitz des Kurlandes Hannover feierlich und bündigst verbürgte und jene drei Provinzen als Tausch entgegen nahm, in der nämlichen Zeit unterhandelte er im Geheim mit England über die Zurückgabe Hannovers und verstärkte — statt seine Heere aus Deutschland zurück zu ziehen, wie er im Friedensschluß mit Oesterreich am 27. December 1805 angelobt hatte — gerade diese Heere. Es ergab sich, daß die Abtretung Hannovers von dem Wortbrüchigen nur darum angetragen und ausgeführt worden war, um sich Preussens Macht zu versichern und sie durch ein Trugbündniß festzuhalten, eine Macht, die bei dem vorhabenden neuen Kriege mit Oesterreich allerdings ihm höchst gefährlich werden konnte.

Die Schlacht bei Jena am 14. October 1806, entschied Preussens Unterdrückung, den Verlust Hannovers und aller westlichen Länder und Provinzen bis zur Elbe. Aus allen diesen Länderstücken, mit Einschluß von Hessen-Cassel, und des Herzogthums Braunschweig entsproß im folgenden Jahr 1807 das nicht mehr vorhandene Königreich Westphalen.

Als Napoleon 1815 bei la belle Alliance das deutsche Reich, sein Kaiserthum und die geträumte Weltmonarchie verlor und dort zugleich sein Genie und seine Tugenden auf ewig zu Grunde gingen, mithin kein Fremder in Deutschland herrschte und jeder frühere Regent sein Stammland wieder in Besitz genommen hatte, da ward Hannover zu einem Königreich erhoben und dem Geschwisterreich Großbritannien wieder zugesellt.

Das General-Postdirectorium ist die oberste Postbehörde des Königreichs, dem Ministerium der Finanzen und

des Handels zugeordnet. Es führt die Aufsicht und Controlle über das gesammte Postwesen und hat sowohl die zur Aufrechterhaltung des Postregals dienenden Verfügungen, als auch diejenigen Anordnungen zu treffen; durch welche die Befolgung der gesetzlichen, in Beziehung auf den Postdienst erlassenen Vorschriften gesichert wird. (i. Staats-Kalender für Hannover, 1832).

Nach der amtlichen Angabe enthielt der Poststaat im Anfang dieses Jahrs 1832:

- 1 Hof-Postamt, das in Hannover,
- 8 Postämter vom ersten Range, — und zwar das in Aurich, Bremen, Celle, Göttingen, Hamburg, Harburg, Lüneburg und Nordheim — deren Vorstände die Ehrenbenennung: Ober-Postmeister führen,
- 23 Postämter des zweiten Ranges,
- 144 Post-Expeditionen (Filial-Postämter, Post-Verwaltungen),
- 7 Ablager oder Postwärterämter,
- 123 Relais oder Stationen.

306 Postanstalten überhaupt.

Die ganze Postverfassung ist im Wesentlichen der seiner Nachbarstaaten gleich, überall wohl eingerichtet und dem Bedürfnis des Landes angemessen. Denn z. B. aus der Hauptstadt Hannover, dem Centralpunkt des ganzen Staats, gehen ab:

Eilwagen und Briefposten, täglich nach Bremen, Hamburg, Lübeck, Braunschweig, Göttingen, Cassel, Frankfurt, Süddeutschland und Frankreich u. u.

6 mal wöchentlich nach Lüneburg, Stade, Osnabrück, Osterode.

5 mal nach Berlin und den Preussischen Staaten, Leipzig und ganz Sachsen.

4 mal nach Dannenberg, Goslar, Eisenach, Oesterreich und Italien.

2 mal nach Lingen und Ostfriesland, Oldenburg, England, Holland, Dänemark und Mecklenburg.

Fahrende Posten, Diligencen, nette, sehr zierliche und bequeme Postkutschen:

4 mal in der Woche nach Bremen, Hamburg, Göttingen, Cassel, Frankfurt, Braunschweig, Osnabrück, Osterode &c. &c.

2 mal nach Hameln, Goslar, Peine, Lüneburg, Lübeck, Duderstadt, Nordhausen, Leipzig, Halberstadt, Magdeburg, Berlin &c. &c.

Die Länge des ganzen Poststaats, mit Inbegriff Ostfrieslands und des nördlichen Theils von Lingen, überhaupt 71½ Meilen,
die Breite, von Nordhorn bis Dannenberg überhaupt 47½ „

Der Flächen-Inhalt des Landes enthält nach Hassels Angabe, 695 Quadrat-Meilen, mit 70 Städten und 117 Flecken.

Im Königreich Hannover ist das Personengeld landesherrlich bestimmt, wovon nicht abgewichen werden darf, und zwar zahlt jeder Reisende für seine Person 7 ggr. (8½ Silbergr.) mit 50 Pfd. freiem Gepäck, und 6 ggr. (7½ Sgr.) ohne Gepäck, für die Meile, mit Inbegriff der Wagemeister-Gebühren und des Postillon-Erntgeldes.

Da das verdungene Personen-Fuhrwesen als ein freies Gewerbe nicht durch eine Abgabe an die Staatskasse beschränkt ist, so beeinträchtigen diese Fuhrwerke, besonders die Einspanner zu 2 Personen, wegen der Wohlfeilheit des Reisens, ungemein die fahrenden Posten; aus diesem Grunde sind die Postanstalten gezwungen, das Personengeld höchst mäßig zu bestimmen.

K a p i t e l 6.

B r a u n s c h w e i g.

§. 1.

B o t e n w e s e n.

Sagen und einige Andeutungen in alten Staatschriften sprechen — freilich nur gelegentlich — von Boten; und Briefsendungen, die zu den Zeiten Ludwigs des Jüngern (876) Statt gefunden haben, der nach seines Vaters, Ludwigs des Deutschen, Tode in der Theilung die Niederlande, Hessen; Sachsen, Thüringen, und die Länder an der Ostsee (das Herzogthum Ostfahlen) erhielt. Wie aber die Briefsendungen geschahen und wer die Boten waren, ob besondre Abgeordnete, oder nur Botenläufer, wer vermag das aus den bloßen Namen: „Boten“ (Vote) auch Botten, und Bryw, Bryff, (Brief) zu deuten.

Mächtige Fürsten erbten oder erwarben sich, wie überall und immer, durch Geistesgröße und Muth, in der Regel durch Feinden und Uebergewicht, angränzende Länder. Als erster Held seines Jahrhunderts stand der Welfe, Herzog Heinrich der Löwe da, nächst dem Kaiser Friedrich Barbarossa der Gewaltigste in Deutschland, denn er besaß Baiern, Sachsen und seine zerstückel-

ten Erbländer, Braunschweig; Lüneburg. Die letztern verblieben ihm, als der Kaiser und einige Reichsfürsten den Mächtigen von dem Reichsverbande ausschlossen, ihm Baiern und Sachsen entzogen und ihn zu Würzburg 1180 in die Acht erklärt hatten.

Sein Enkel Otto I. das Kind (1227—1252), vereinigte die getrennten 5 Erbländer — Lüneburg, Calenberg, Göttingen, Grubenhagen und Braunschweig — zu einem Ganzen, nannte es: Braunschweig; Lüneburg und ließ sich darüber als Herzog und Reichsfürst vom Kaiser Friedrich II. das Lehn ertheilen. (s. Hannover). Aus allen diesen wichtigen Begebenheiten läßt sich wohl folgern, daß der Briefwechsel, mithin Botengänge und Sendungen, gleichviel zu Fuß oder zu Pferde, stark gewesen seyn müssen, da die Verhältnisse, die Vorladungen, Fürstenversammlungen und andre ernstliche Vorgänge, häufige Mittheilungen und schriftliche Rücksprachen erforderten.

Auch lange vor Otto waren viele Städte entstanden und zum Theil im Flor. Celle, Lüneburg, Hannover, Uelzen, Göttingen, Wolfenbüttel, gehörten schon zu den bedeutendsten, vor allen behauptete Braunschweig den Vorrang. Diese Stadt war es, die zuerst dem nachher so mächtigen Hansabunde der Haupt-Handelsstädte Hamburg und Lübeck im J. 1247 beitrug und es übernahm, mit Beihülfe des Herzogs Otto des I. von Lüneburg; Wolfenbüttel, die große Heer- und Frachtstraße von Hamburg bis Nürnberg gegen die Streif- und Raubzüge der Stegreif-Ritter und Wegelagerer zu sichern und zum Ausbreiten des Vereins kraftvoll zu wirken. Außerdem verpflichtete sich Otto, jene Reichsstädte gegen alle Angriffe mit Wehr und Mann zu schützen.

Durch diesen Beistand wurde das Land, besonders die Stadt Braunschweig das Mittelglied des Handels zwischen der Ostsee und Italien, der Stapelplatz (nächst Nürnberg) der levantischen Waaren und ein höchst wichtiger Stützpunkt des Vereins, denn sie erhielt die Gewalt über die einzige Frachtfuhr-Strasse in Deutschland von Süden nach Norden. Darum wurde auch Braunschweig zur Hauptstadt des dritten Quartiers der Hansa

bestimmt, und ihr sämmtliche sächsischen und markbrandenburgischen Städte untergeordnet ¹⁾).

Diese Bevorrechtung Braunschweigs, seine Macht und sein Einfluß hatten zur Folge, daß zwischen den Vorständen oder Quartierstädten und den theilhaftigen Mitgliedern des Bündnisses, und diesen wieder unter sich ein steter Schriftwechsel nothwendig wurde, der die Gesetze, Anordnungen, Mittheilung der Ereignisse und das Wahrnehmen sichernder Maßregeln enthielt. Aber nicht diese Briefe allein, auch das richtige Ueberbringen derselben durch zuverlässige, des Weges kundige Leute, welche die Behörden und die wahren Empfänger kannten und auch diesen bekannt waren, dies alles mußte bedacht und besorgt werden.

So entstand denn im Mittel: Alter, eigentlich seit dem dreizehnten Jahrhundert, in einem großen Theil Deutschlands ein städtisches und kaufmännisches Botenwesen, das die Stelle der einige Jahrhundert nachher errichteten Posten vertrat, besorgt durch eigends dazu bestimmte Personen, in der Folge nach und nach geregelt und den heutigen Posten ziemlich nahe stehend.

In Reichs- und großen Handelsstädten, z. B. Hamburg, Lübeck, Bremen, Nürnberg, Augsburg, Köln, Aachen ic. ic. wurden sogar eigene Botenämter angeordnet, welche die mit den Städte- und Kaufmannsboten eingegangenen Briefe durch eigene Leute in der Stadt an die Empfänger besorgten, die abge-

¹⁾ Als so viele Handelsstädte in und außerhalb Deutschland dem Hansabunde beitraten, daß es dem Oberhaupt desselben, dem hohen Kaufmanns-Rath in Lübeck, unmöglich wurde, alle Verfügungen zu besorgen und in das Einzelne einzugehen, fand jener Rath es nothwendig, die Gesamtheit in 4 Klassen oder Quartiere abzutheilen, und jeder Klasse eine der vornehmsten Handelsstädte — Lübeck, Köln, Braunschweig und Danzig — als Quartierstadt (Director, Präsident) vorzusetzen. Jede mußte die Handels-Angelegenheiten ihres Bezirks beaufsichtigen und nach den Bundesgesetzen leiten, das Wichtigste an den Convent in Lübeck berichten und von diesem die Aussprüche — sogar Todes-Urtheile — zur weiteren Besorgung empfangen.

henden Briefe sammelten und dem zurückgehenden Boten überlieferten. Diese Brieffsammlungen sind der Ursprung der Postämter und Postverwaltungen, wo solche aber zuerst entstanden, ist nicht zu ermitteln.

Oft schickten Fürsten ihre Briefe und Sachen entweder an den Magistrat des Wohnorts und der nächsten Stadt, und dieser mußte das Erhaltene weiter befördern, oder sie sandten eigene Leute (Expresse), und diese zu Pferde, wenn der Brief außer Landes ging.

Im Anfange der Regierungszeit des Kurfürsten Johann Eicero von Brandenburg, 1486, wurde eine Landesherrliche Botenpost errichtet. Sie nahm den Weg von Cüstrin, dem öftern Aufenthalt des Regenten, über Breeskow, Torgau, Leipzig, Weimar, Coburg bis Onolzbach (Anspach) auf 68 Meilen in 21 Tagen, mit Einschluß der 5 Ruhetage des Briefboten.

Mit diesem Botengange — in heutiger Sprechart: Boten-Postcours — stand ein gleicher landesherrlicher in genauer Verbindung, nämlich der von Onolzbach über Bamberg, Coburg, Eisfeld, Ilmenau, Gotha, Langensalza, Tennstädt, Herzberg und Seesen nach Wolfenbüttel — damals die Residenzstadt der Herzoge dritter Linie vor dem Besitz der freien Handelsstadt Braunschweig — 52 Meilen in 15 Tagen, 2 Ruhetage mitbegriffen. In Cüstrin, Onolzbach (Anspach) und Wolfenbüttel waren stets Landesherrlich bestellte und vereidete Boten bereit, welche bei Vorfällen sogleich fortwandern und den ganzen Weg unabgewechselt selbst zurücklegen mußten.

In der Folge wurde dies ununterbrochene Laufen aufgehoben, als sehr oft einige dieser Leute unterwegs erkrankten, und theils das Bestellen der Briefe ohne Schuld des Boten sehr verzögert worden, theils durch die Nachlässigkeit der angenommenen Stellvertreter wohl gar das Briefpaket verloren gegangen war. Man

errichtete daher Stationen oder Botenwechsel in den genannten Oertern, auf welchen sich die Männer die Briefbunde zum Weiterbeforgen einander zubrachten.

Auf jedem Wechselorte nahm ein Beamter das Briefbund an, schrieb die weitergehenden Briefe in ein Briefbuch (jetzt Manual genannt) und gab das Pack mit einem Stundenzettel — ganz in heutiger Form — dem abgehenden Boten.

Im Postarchiv in Berlin werden noch viele dieser Brief- und Botenzettel — worin zugleich die Ankunfts- und Abfertigungszeit genau bestimmt ist — aufbewahrt. Sie überzeugen von dem Verfahren bei diesen, dem Wesen nach, wirklichen Post-Anstalten, viele Jahrzehende vor der Investitur (Velehnungsfeier) des Reichsgrafen Lamoral I. von Taxis als Reichs-Genetal-Erb-Postmeisters in Deutschland, am 27. Julius 1615.

Noch ist zu bemerken, daß sämtliche Boten unterwegs Briefe, Päckchen und Geldbeträge sammelten und bestellten, mit hin damals schon eine Art wirkliches Postwesen sich gebildet hatte.

Die Kaiserlichen Patente aus dem sechzehnten Jahrhundert, z. B. Karls V., Maximilians II. und Rudolfs II. sagen bestimmt, daß es geregelte Posten gebe, — so wurden schon, von der französischen Benennung der Brief-Couriere hergenommen, die Landesherrlichen und Städtischen Boten genannt, — welche zu Fuß und Roß die Briefe bestellten und in kleinen Wagen (Einspänner) fuhren, wenn sie Pakete und Waaren mitzunehmen hatten.

Die beiden Nachbar- und Hansestädte Braunschweig und Magdeburg traten, der Lokalität und günstigen Umstände wegen, in eine enge Gemeinschaft. Die Elbschiffahrt und der Handel zwischen Hamburg und Sachsen waren unter den Herzogen Albert I. und II. von wenigem Belang und der Mittelort Magdeburg blieb im Winter, beim Eisgange und bei Ueberschwemmungen, ohne Nutzen, weil die Schiffahrt stockte. Dagegen hielt sich der

Weg zu Lande von Magdeburg über Helmstädt und Braunschweig nach Bremen, Hannover und Hamburg auch im Winter gang- und fahrbar. Die Ereignisse und der Handelsbetrieb erforderten aber ein ununterbrochenes Benachrichtigen, das Anfangs durch eigends Beauftragte (Expresse) und Reisende, bald nachher durch Brieffendungen mit Lohnboten ausgeführt werden mußte. Die noch vorhandenen alten Handschriften bekunden den Verfolg:

In Helmstädt nämlich, dem Mitteldort zwischen Braunschweig und Magdeburg, unternahmen erwerblustige Leute, ebenfalls Briefe, Waaren und Pakete aller Art nach beiden Hauptstädten zu besorgen, bis die Herzoge von Braunschweig; Lüneburg, Franz Otto und Heinrich der Jüngere, nach dem Vorbilde Paris, im J. 1569 Landesposten errichteten und 1589 noch weiter verbreiteten. Einige Stadt- und Privatboten beharrten jedoch in ihrem gewohnten ernährenden Gewerbe, denn im Magdeburgischen, dem damals geistlichen Gebiete, hatte Jeder seinen unbeschränkten Nahrungszweig, und der Begriff vom Postregal war noch völlig fremd.

§. 2.

Fahrende und reitende Posten.

Das Erzbisthum Magdeburg wurde zwar durch den Münsterschen Friedensschluß vom 24. October 1648 (Art. XI. §. 6) dem Kurfürsten Friedrich Wilhelm von Brandenburg als eine Entschädigungs- Provinz unter dem Namen: Herzogthum, zuerkannt, jedoch bedingt, daß der Besitz erst nach dem Tode des letzten Administrators und weltlichen Erzbischofs, Herzogs August von Sachsen, erfolgen könne.

Dieser starb erst 32 Jahr nachher, 1680. Bei dessen Lebzeiten hatte jedoch der Kurfürst vorläufig eine Postanstalt in Magdeburg errichten lassen, um welche sich die Stadt-Obrigkeit gar nicht bekümmerte; denn 1667 waren dort schon 2 kurbran-

denburgische Postverwalter Ohagen und Böckmann. Sie hatten die Annahme der Wolfenbüttelschen Post, welche der Herzogliche Postverwalter, Apotheker Daniel Elberfeld in Helmstädt, besorgte, wobei der gute Mann nebenher für eigene Rechnung Pakete jeder Art auf seiner Postkalesche befördern ließ. Außer dieser Landesherrlichen fahrenden Post bestand seit Jahrhunderten der Stadtbetotengang von Braunschweig über Helmstädt nach Magdeburg. Der Bote kam in der letzten Zeit zu Fuß oder Wagen Montags in Magdeburg an, bestellte und sammelte selbst die Briefe und Pakete, versteht sich das Meiste zum eigenen Gewinn, und fuhr Dienstags Nachmittags 2 Uhr zurück nach Braunschweig.

Diese Nachrichten bezeugen also, daß schon in jener Zeit fahrende, und seit Jahrhunderten Boten:Posten im Braunschweigischen bestanden.

In beiden Städten, Braunschweig und Magdeburg, verwalteten kurbrandenburgische Postmeister — Caspar Pröpper in Braunschweig und Justus Wulke in Magdeburg — die durchgehende reitende Hof- und Kammerpost von Berlin über Magdeburg, Braunschweig, Hannover, Minden und Bielefeld nach Wesel und Elve, und eine seitwärts von Braunschweig nach Hamburg. Beide Beamten hatten jedoch mit jener Stadtpost nichts zu thun.

Diese Boten:Post und die fahrende aus Wolfenbüttel zogen daher alles an sich, was in das Magdeburg- und Brandenburgische bestimmt war und den kurfürstlichen Postämtern in beiden Städten hätte zugewiesen werden sollen. Jenen zur Seite bemüheten sich auch noch der Besitzer eines Privat:Botenwagens und dessen Fuhrknecht, eben so der bekannte Postmeister, Apotheker Elberfeld in Helmstädt nebst Postillon, auch eine Posthalter:Wittwe, mit einander zu wetteifern, wer auf seinem Fuhrwerk die meisten Briefe und Pakete nach Magdeburg schaffen, dort bestellen und wohlbefrachtet zurückkehren könne. Diese redlichen Theilnehmer überboten sich im Betrügen der landesherrli-

chen Gefälle und im Abwendigmachen der Kundente. Natürlich erhielten die Herzoglichen Postkassen das Wenigste.

Diesem Raubwesen zu steuern, wurde im November 1686 eine Kurbrandenburgische Landkutschenfahrt von Magdeburg nach Helmstädt und zurück errichtet, eine wöchentlich zweimalige Fahrt bestimmt und der Führer Joachim Lüders vereidet: daß er die ihm zugestellten Briefe und Pakete, auch die sich einfindenden Reisenden im Posthause richtig angeben und das festgesetzte Porto und Personengeld entrichten werde. Was er über beides von den Passagieren und Absendern mehr forderte und erhielt, verblieb ihm statt des Lohns und jährlich ein blauer Rock statt der Befolgung. Aber Lüders veramte nach einigen Jahren, denn seiner Elberfeld unterhielt fortwährend eine Postfahrt nach Magdeburg und stand mit dem Herrn Amtsgenossen in Magdeburg im freundschaftlichsten Abrechnen und Vernehmen. Beide theilten gewissenhaft das Wohlerworbene, und alles blieb in gewohnter Weise und Verschwiegenheit.

Im folgenden Jahrhundert trug die Preussische Ober-Postbehörde um so mehr Bedenken, der freundschaftlichen und anderer Staats-Verhältnisse wegen, mit einem ernstlichen Verfahren einzuschreiten, da Helmstädt weit über ein Jahrhundert hinaus erweislich im Besiß des Courses war und die Preussische Wegestrecke nur den dritten Theil der ganzen Poststraße beträgt. Im Jahr 1771 wurden jedoch die Grundsätze bestimmt, nach welchen jene Postanstalt bestehen sollte.

Der Eroberungskrieg der großen Nation im J. 1806 unter ihrem Empereur brachte sehr wesentliche Veränderungen in allen Verwaltungszweigen, so auch in den Postanstalten des Herzogthums Braunschweig hervor. Nach wohlgenossenen 6 Freudenjahren verschwanden leider 1815 alle ihre Anlagen mit der Vertreibung des ersten und letzten Königs Jerome (beide in einer Person), sämmtlicher Verbesserer und dem Aufhören des seltsamen Königreichs Westphalen. Die neuen Umgestaltungen in den Ländergebieten bewogen Braunschweig, mit den Nachbarstaaten, folge

lich auch mit Preussen, sich zu vereinbaren, die Helmstädtter Post ward beibehalten, und zwar im Sommer als ein Eilwagen, im Winter als gewöhnliche Fahrpost. Beide sind eine Fortsetzung der Personenpost von Berlin nach Magdeburg, auch wurde auf eben diesem Course eine dritte reitende Post von Berlin nach den Rheinprovinzen in neuer Zeit veranstaltet.

Herzog Julius von Braunschweig-Lüneburg, der seit 1569 den Wolfenbüttelschen Antheil für den Herzog Heinrich den Jüngern verwaltete, wollte den Briefwechsel seines Landes mit Sachsen fördern, theils um die Handelsverbindung durch einen schnelleren Lauf der Correspondenz zu unterstützen, theils um der Verbreitung der neuen Lehre nützlich zu seyn. Er errichtete 1576 eine reitende Post von der damaligen Residenzstadt Wolfenbüttel über Halberstadt, Aschersleben, Eönnern und Halle nach Leipzig. Der Administrator und weltliche Erzbischof von Magdeburg, Joachim Friedrich von Brandenburg, bewilligte die Station in Eönnern. Die Post gerieth zwar nach einigen Jahren ins Stocken, sie ist jedoch die erste Anlage des noch bestehenden grossen Courses der fahrenden und reitenden Posten zwischen Braunschweig und Leipzig.

In der Post- und Boten-Ordnung des Kurfürsten Johann Sigismund zu Brandenburg v. 20. Junius 1614 (Darstell. des Preuss. Postwesens Bd. I. S. 269) werden den Landesherrlichen vereideten Kanzlei- (Post-) Boten für das Bestellen der Kurfürstlichen und Privat-Briefe nach Braunschweig und Wolfenbüttel, jedesmal 3, in Kriegszeiten nur 2½ Thaler Botenlohn und 3 Gr. tägliches Zehr- und Wartegeld ausgesetzt. Eben soviel erhielten die Herzoglichen Boten aus Braunschweig nach Berlin. Aus dieser und andern Nachrichten läßt sich mit Gewißheit schließen, daß schon im Jahrhundert zuvor—folglich lange vor der Investitur des Hauses Loris oder des

Reichspost:Generals (1615) — geregelte Fußposten gewesen seyn müssen. Denn Kurfürst Friedrich Wilhelm d. Gr. hatte, neben den reitenden und fahrenden Posten, im J. 1660 noch 8 solcher beeidigten Boten im Solde und Amte.

Kaiser Ferdinand II. beim Anfange des dreißigjährigen Krieges, voll Eifer und im Bestreben, durch seine Heere die Anhänger des Protestantismus auszurotten, und die widerspenstigen vorlauten Reichsfürsten zu strafen und zu demüthigen, fand auch in dem Reichs:Postwesen ein gleiches Mittel, seine Macht auszubreiten. Auf Betrieb seines Günstlings, des Spanisch:Niederländischen und Reichs:General:Postmeisters Leonhard II. von Taxis erließ Ferdinand unterm 23. November 1627 ein Rundschreiben an die Kur: und andern Fürsten und Reichsstädte (Kurmainz und Eöln, Fulda, Hessen, Braunschweig, Mecklenburg, Holstein u. u.): „dem Grafen Leonhard von Taxis unverweigerlich zu verwilligen, seine Posten dort einzuführen und demselben behülflich zu seyn“ u. u. (S. 123). Es scheint, daß Braunschweig dies Ersuchen erfüllt habe. Zehn Jahr nachher, unterm 12. Januar 1637 erklärte das Kurfürsten: Collegium: „daß an allen Orten, wo keine ordinari Posten (Taxische oder Reichs:Posten) angestellt seyn, die Anordnung der reitenden oder fußgehenden Boten zugelassen werde und den Ständen heimzustellen (zu überlassen) sey, solche Anordnung selbst zu machen.“ (S. 124). — Der Kaiser erneuerte seine Aufforderung unterm 12. August. Im J. 1646 wird eines Taxischen Postmeisters Johann Kluge in Celle und eines solchen in der Stadt Braunschweig gedacht, welche jedoch zu jener Zeit noch eine Kaiserliche freie Handelsstadt, und nicht dem Herzog unterthänig war.

Im Anfange des letzten Jahrzehends jenes dreißigjährigen Krieges, als der Wuth und Fanatismus der Streitenden schon

entkräftet wurden und die Theilnehmer, besonders der stolze Ferdinand III., zu einiger Besonnenheit gelangten, da erhoben sich in Norddeutschland wackere bedachtsame Männer, für das Wohl ihres Vaterlandes zu wirken. Zu diesen gehörte der sehr begabte Frachtfuhrherr Röttger Hinüber in Hildesheim.

Seinem Wohnort — damals noch unter Braunschweigischer Hoheit — und den nächstgelegenen Hauptstädten Hannover, Braunschweig, Bremen und Cassel fehlte noch eine directe Postverbindung. Denn Taxis besaß in jener Zeit (1641) kein Postwesen im ganzen Bisthum, es sorgte nur für gerade Postenlinien von Frankfurt a. M. nach den 3 See- und Handelsstädten Bremen, Hamburg und Lübeck, weil diese das meiste Porto einbrachten.

Da bewarb sich A. Hinüber um die Verwilligung seiner Landesherren, der 3 Herzoge von Braunschweig-Lüneburg und Wolfenbüttel, aus eigenem Vermögen mit 40,000 Thalern, von Hildesheim ab reitende Posten von Bremen nach Cassel, und fahrende von Hildesheim nach Braunschweig, und über Hannover nach Bremen zu errichten. Die Regenten willigten ein und Herzog August von Wolfenbüttel ertheilte am 7. Januar 1641 die Concession. Die Posten nahmen sogleich den Anfang und Hinüber ward zum Lohn, zur Ermunterung und zum Schutz gegen die zu besorgenden Anfechtungen des Reichsgrafen von Taxis, zum Herzoglich Braunschweig-Lüneburgischen Posthalter und Postmeister in Hildesheim bestellt.

Die fahrende Post von Braunschweig nach Hildesheim muß in der Folge verändert worden, oder eingegangen seyn, denn im Jahr 1770 steht sie nicht aufgeführt und nahe vor 1790 bestand noch eine Botenfuhre, welche Braunschweig für eigene Rechnung übernahm und in eine herzoglich fahrende Post verwandelte, eben dieselbe, welche in dem nämlichen Jahre das Hinausdrängen der Taxischen oder Reichs-Post-Anstalten aus dem ganzen Gebiete veranlaßte, wovon in der Folge die Rede seyn wird.

Obgleich, wie eben gesagt worden, Taxis weder eine Post-Anstalt in der Stadt Hildesheim besaß, noch in dem Bisthum

eingerrichtet hatte, so betrachtete es doch Hinübers Unternehmen als einen rechtswidrigen bedenklichen Eingriff in das Reichspost-Monopol. Es unterließ nicht, gegen Braunschweig und Hessen aufzutreten und von Seiten des Reichs-Oberhauptes zu bewirken, daß beide Staaten aufgefordert wurden, ihre Unterstützung dem Hinüber zu verweigern. Man folgte nicht. Auch der Kaiser, durch den widerwärtigen Erfolg seiner Bemühungen und Kriege gegen Schweden und die Heere der Protestanten nachgebend gestimmt, vergaß dennoch bei allen Unfällen nicht, stets das Beste des Reichs-Postwesens zu empfehlen, und am 11. Junius 1645 den Herzog Friedrich zu Lüneburg, den starrsinnigen Herzog August zu Wolfenbüttel, und die Städte Braunschweig und Lüneburg freundlich zu ersuchen, den Taxis'schen Posten überall freien Ein- und Durchgang gutwillig zu gestatten. (Bischer S. 17). Man willigte jedoch nicht ein.

Noch während der Friedens-Unterhandlungen in Osnabrück und Münster (1646) hatte Friedrich Wilhelm der Große von Brandenburg eine reitende (sogenannte) Hof- und Kammer-Post von Edln an der Spree (Berlin) über Hamburg nach Elve angeordnet, die jedoch, wegen des großen Umweges und der Verspätungen, nicht den Zweck einer schnellen Beförderung der Briefe erfüllte. Sein Beauftragter, der Postmeister Neumann aus Königsberg, hatte daher mit vieler Umsicht einen kürzern Cours über Halberstadt, Braunschweig, Hannover, Minden, Bielefeld und Hamm nach Elve angelegt, in den Haupt- und Residenzstädten Braunschweig und Hannover kurfürstlich brandenburgische Postämter und Stationen eingerichtet und den Caspar Pröver als kurfürstlich-brandenburgischen Postmeister vereidet. Friedrich Wilhelm ertheilte bei seinem Aufenthalt im Schlosse Spahrenberg bei Bielefeld, unterm 11. September 1649 dem Pröver eine förmliche Bestallung als Postmeister, und ließ

2 Jahr nachher, im Amte Petershagen bei Minden einen bündigen Contract, wegen Beforgung des Posttritts nach Halberstadt und Hannover, abschließen.

Durch diese Veranstaltungen war denn ein kurbraunschweigisches Postwesen, mit freier Ausübung des Postregals, in einer fremden Residenzstadt gegründet worden. Ob jene aber und das freie Durchreiten der Post durch das Braunschweigische mit schriftlicher Genehmigung, oder schweigender Zulassung des Landesherrn, Herzogs August von Wolfenbüttel, bewerkstelliget worden ist, steht in den Urkunden nicht bemerkt. Der Besitz und die Ausübung währten indessen nur bis zum Junius 1682, wo der Kurfürst die Clevesche Post durch das Hildesheimische verlegte und jene Postämter und Stationen in den Städten Braunschweig und Hannover, als entbehrlich, aufhob (s. Preussen).

Ein Jahr vor dem Westphälischen Friedensschluß und ehe in demselben die Landeshoheitlichen Rechte der Reichsfürsten erklärt worden waren, hatte Friedrich Wilhelm schon 1647 durch die Errichtung seiner reitenden Post von Berlin nach Cleve und durch seinen verkündigten festen Willen: keine Einmischung des Reichspost-Generalats in sein Post-Regal zu gestatten, — seinen Mitständen ein Vorbild zur Nachahmung gegeben. Gerade durch die Ausführung waren der Gang und das Benehmen vorgezeichnet worden, wie der widerrechtlichen Ausübung der Macht des Reichs-Oberhauptes begegnet werden müsse.

Gleich gesinnt und mit gleichem Willen verbanden sich Schweden (als damaliger Besitzer des Herzogthums Bremen), die Reichsstadt Bremen, Braunschweig und Hessen, und ließen in demselben Jahr 1647 durch ihre Abgeordneten in Hildesheim erklären, daß sie in ihren Gebieten eigene Posten errichten würden, unbesorgt um die Kaiserlichen Verbote und Prozesse des Reichs-General-Postmeisters.

B. Beust (N. Reg. Th. I. S. 192) behauptet, daß Friedrich einen eigenen Postmeister in Braunschweig bestellt, demselben die Stationen untergeordnet und einen Post- und Sicherheits-Brief ertheilt habe, daß jeder Unterthan seine Posten mit Leuten und Gespann unterstützen und ungehindert hin und zurück gehen lassen solle.

Dem Herzog August von Wolfenbüttel ward berichtet, daß eine Reichspost-Anstalt sich in Gandersheim niedergelassen habe, und ihr Wesen dort treiben wolle. Sogleich erging vom Regenten unterm 3. September 1654 ein scharf verfaßtes Rescript an den Magistrat, die Aufnahme streng zu verweigern und die Zudringlichen zu entfernen. Der Herzog hatte in diesem Gebot selbst zugesetzt: Principiis obstandum pro libertatis Germanicae conservatione (Deutschlands Freiheit aufrecht zu halten, muß man dem ersten Ansinnen widerstreben) (Wischer S. 20).

Der Friede zu Münster, 1648 hatte, wie vorstehend gesagt, allen Reichsfürsten eine unbeschränkte Souverainität, mithin auch das Postregal, zuerkannt. Dennoch erging den 29. April 1659 zwar ein Kaiserliches Patent in sehr glimpflichen Ausdrücken auch an Braunschweig-Wolfenbüttel, die Streitsache mit Paris zu beendigen, ein andres folgte jedoch mit dem Befehl, die Landes-Posthäuser aufzuheben und keine Postillone mit Landesherrlicher Postkleidung zu unterhalten. Aber Herzog Georg Wilhelm von Lüneburg-Elbe hatte aus Italien einen jungen Mann Stiegenello (Dromst Stechinelli) mitgebracht, der in den gesammten Braunschweig-Lüneburgischen Landen mit Bewilligung der 3 Herzoge, Posten und Postverwaltungen, nach dem Muster der Parisschen, einrichtete. Die Einkünfte wurden bedeutend. Der erste Minister Graf von Platen-Hallermund in Hannover, der keinen redlichen Erwerb verschmähet, kaufte dem Italiener das Postwesen ab und erhielt, vermöge seiner hohen Würde und seines Einflusses, von dem Gesammthause — folglich auch von Wolfenbüttel — die Beilehnung als Erb-Landes-Postmeister für

sich und seine männlichen und weiblichen Nachkommen (s. Hannover S. 325).

Bedrängt durch diese Verletzung seines Alleinrechts und durch die Schmälerung seiner Einkünfte, ersuchte Graf Taxis vom Kaiser und Reichs-Hofrath einen gewaltsamen Widerstand und ein kräftiges Verfahren gegen die Fürsten. Plötzlich erschien im Anfang des Jahrs 1660 der Kaiserliche Bevollmächtigte, Graf von Gronsfeld, in Braunschweig, setzte sogleich und unbekümmert um die Zustimmung des Regenten, den dortigen Landes- und Stadt-Postmeister ab und in dessen Stelle einen mitgebrachten Reichs-Postmeister ein. Empört über diesen Gewaltschritt befahl der Herzog die augenblickliche Verhaftung des von Gronsfeld und hob dessen Anordnung auf. Doch der Graf entwich noch an demselben Abend in Gesellschaft des mitgebrachten Installirten.

Graf Taxis bewirkte einen neuen Befehl des Kaisers vom 28. Mai d. J. der in den bittersten Phrasen forderte, daß alle Herzogliche Landesposten, als Neuerungen und Eingriffe in die Kaiserlichen und Majestäts-Rechte, sogleich eingestellt werden sollten. Wüde der Anfechtungen und Kaiserlichen Pönal-Mandate beschloß das Gesammthaus Braunschweig unterm 19. December (1660), die Reichsposten mit der Beschränkung anzunehmen, daß — außer der Correspondenz der freien Handelsstadt Braunschweig — keine Briefe andrer Oerter befördert und nur Landes-Untertanen als Postbeamten angestellt werden sollten. Dieser Beschluß ward in der Post-Ordnung v. 14. Mai 1667 bestätigt und in der vom 17. August 1678 von neuem zugesichert.

Von jeher war Wolfenbüttel die Haupt- und Residenzstadt des Braunschweig-Wolfenbüttelschen Regentenstammes, denn die Stadt Braunschweig, in den vorigen Jahrhunderten eine starke Festung, behauptete als Mitglied des Hansabundes und

noch nach dessen Sinken, die Befugniß, keinem Landesherrn, sondern nur dem Reichs-Oberhaupt unterthänig, folglich eine Kaiserliche freie Handelsstadt zu seyn. In diesem Glauben kämpfte sie gegen jede Unterwerfung, welche die Herzoge theils mit Gewalt, theils durch Unterhandlungen versuchten. Sie hatte zwar bei der Belagerung und auf den zweiten Sturm des Herzogs Friedrich Ulrich im J. 1615 sich ergeben müssen, jedoch war es ihr 1627 geglückt, die Verwirrungen im dreißigjährigen Kriege zu benutzen, sich wieder frei zu machen und zu behaupten, als Wolfenbüttel von den Kaiserlichen Truppen erobert und der Herzog verdrängt worden war.

In ihrem Freiheitsgefühl unternahm die dortige Handelsjunst im Jahre 1655, einen eigenen reitenden Boten mit gesammelten Briefen nach Halberstadt an einen Mann zu senden, der sich dort de facto als einen Braunschweigischen Postverwalter eingemietht hatte. Dieser vertheilte die erhaltenen Briefe, zog das Porto ein, berechnete dasselbe seinem Vorstande, der Kaufgilde in Braunschweig, und schickte die in Halberstadt gesammelte Correspondenz mit dem Braunschweigischen Stadtboten ab. Ein sehr ernstliches Verbot des Kurbrandenburgischen Statthalters J. F. Fl. von Blumenhagen in Halberstadt vom 6. August 1655 hemmte aber jenen Unfug und die Fortdauer der Kaufmanns-post, der sich das Reichs-Postamt schon beim Entstehen vergeblich widersetzt hatte.

Die Stadt blieb jeder Aufforderung zum Gehorsam und zur Unterwerfung abhold und verweigerte trotzig die Annahme jeder noch so annehmlichen Bedingung, bis am 12. Junius 1671 endlich Herzog Rudolf August, in Verbindung mit seinen Vetter, den andern Herzogen, die Widerspenstige bezwang und als Sieger und Herr einzog. Um den erbitterten Magistrat und die von demselben aufgeregten Einwohner, wegen des Verlustes der Unabhängigkeit, zu beruhigen, ernannte der Beherrscher sie zu seiner Residenz und erhob sie zur Hauptstadt des Landes mit einem Central-Postamt, wo alle Posten abgehen und alle ankomen.

menden sich vereinigen sollten. Kaiser Leopold bewilligte der Sebeugten als Zugabe 2 Messen jährlich. Von jenem Jahre an ist die Stadt Braunschweig der Hauptpunkt der Herzoglichen Posten.

Dem Grafen von Platen in Hannover war zwar das gesammte Postwesen im Braunschweig-Lüneburgischen, mithin auch im Wolfenbüttelschen Antheil, überlassen worden, jedoch behielt Laris seine Postanstalten unter dem Schutze des Herzogs. In der Folge verglichen sich beide Theilnehmer, daß der v. Platen die fahrenden, und Laris die reitenden Posten besorgen lassen solle. Dies Uebereinkommen dauerte auch nach dem Aufhören des v. Platen'schen Lehns-Postwesens und bis zur Entfernung der Reichsposten aus den herzoglichen Landen im Jahre 1790 fort.

Das Ober-Postamt in Leipzig faßte im Anfang des vorigen Jahrhunderts den Vorsatz, durch seine Posten — soweit diese nur benutzt werden könnten — Hamburg, damals Deutschlands Haupt-Stapelpiaz der Waaren, und die Nordischen Reiche mit Nürnberg, Regensburg und dem ganzen Süddeutschland zu verbinden. Es gewann Braunschweig und Hannover, als die nothwendigsten Mitglieder des Ganzen, und durch Beider Theilnahme entstand, im Jahr 1718 festgegründet, die Fahrt der so berühmt gewordenen Selben Kutsche von Braunschweig über Hessen (Gränz-Flecken), Blankenburg, Hasselfelde (von hier die mit jener vereinte Nürnberger Kutsche getrennt weiter) über Stolberg, Quersfurt und Merseburg nach Leipzig. In Braunschweig hatte sie Verbindung mit der Herzoglichen Küchenpost nach und von Hamburg.

Diese Post erlitt viele Anfechtungen von dem Nachbarstaate Preussen und dessen Versuchen, den Fortgang zu hemmen, aus dem Grunde, weil jenes Ober-Postamt seinem Worte und seiner Verbindlichkeit zuwider, alle Sendungen aus Sachsen,

Böhmen u. c. nach Hamburg, folglich den Portoantheil dem Preuss. Course über Magdeburg entzog. Sonderbar blieb es, daß Braunschweig sie nicht als eine wirkliche Communion; und Landespost anerkannte, sondern für ein Sächsisches Lohnfuhrwerk ausgab, das auf Begehren der Kaufmannschaft in Leipzig errichtet worden sey. Diese Unwahrheit bestränkte eben Preussen, auf dem Unterdrücken der Beeinträchtigung zu bestehen.

Außer dem Hauptzweck, der Verbindung mit Hamburg, war noch der Nebenpunkt wichtig, auch einen Postcours aus Sachsen nach Holland vorzubereiten, und demselben die Pakete dahin und den Portogewinn dafür zuzuwenden. Die Absicht wurde durch eine fahrende Post von Hannover über Osnabrück und Deventer nach Amsterdam erreicht.

Braunschweig gerieth im J. 1737 in große Verlegenheit durch Preussens Begehren, jene amtlich für eine bloße Lohnfuhr ausgegebene Gelbe Kutsche aufzuheben, weil es den Postrechten zuwider sey, ein Privat-Fuhrwesen zum Nachtheil eines andern Staats zu gestatten. Da mußte also Braunschweig die von ihm selbst ausgegangene unwahre Behauptung zurück nehmen und die Anstalt für eine herzogliche wirkliche Post in Landesherrlicher Postkleidung bis Stolberg erklären und daß sie, als eine Societätspost, das Beförderungsmittel zwischen Leipzig und Hamburg, und Braunschweig der Mittelpunkt des Courses sey. Dieser Erklärung zufolge vermochte Preussen keine Gewaltmittel anzuwenden, die Post verblieb mithin. Seit dem December 1739 brauchte man einen leichten halbverdeckten Wagen, um den alten Namen: Gelbe Kutsche beizubehalten. — Ursprünglich war sie ein mit einem gelb getünchten Plane überdeckter Frachtwagen, Landkutsche genannt, und einem Kutschkasten in der Mitte, der nach Beschaffenheit der Ladung mit 2, auch wohl 7 Pferden bespannt wurde und 2 bis 4 Reisende mitnehmen konnte.

Im J. 1750 gründeten Braunschweig und Sachsen die Fortdauer ihrer gemeinsamen Anstalt noch fester durch den sehr umfassenden Vertrag vom 10. Mai und 31. Julius. Sie be-

stimmten, daß diese Post von beiden Theilen in eines Jeden laus-
 desherrlichen Postkleidung bis Stolberg entgegengebracht, und
 der von jeder Seite begleitende Schaffner (Conducteur, Schirr-
 meister) auch von seinem Landesherrn besoldet werde. Beide Ober-
 Postbehörden verpflichteten sich, alle Briefe und Pakete aus Sach-
 sen und den Unterweges-Ortern nach den Seestädten und dem
 Lüneburgischen lautend — dagegen die aus Hamburg, Lübeck,
 Bremen, dem Hannoverschen und Braunschweigischen nach Sach-
 sen, Böhmen und Oesterreich bestimmten Briefe und Sachen nur
 allein mit dieser Selben Kutsche zu versenden. Diesen Vertrag
 bestätigten der Herzog Karl in Braunschweig den 5. August,
 und der König von Polen, Friedrich August II. als Kurfürst
 von Sachsen, in Dresden den 30. December 1750.

Während der drei schlesischen Kriege (1740—1763) begingen
 die Schaffner und Postillone dieser Post ungescheut die stärksten
 Accise-, Zoll- und Post-Defraudationen im Preussischem Gebiete,
 auch nahmen sie nicht nur eigenmächtig den Weg durch die Preuss-
 ischen Gränzdörfer, sondern erwählten auch die nur für Stafets-
 ten, Extraposten und die Reichspost bestimmte gerade Straße von
 Blankenburg durch das Mansfeldische nach Leipzig und zurück.
 Friedrich der Große untersagte jeden Gewaltschritt gegen Sach-
 sen, obgleich dasselbe in seinen Händen war; auch die zuweilen
 abgepfändeten Pferde, wenn die Uebertretungen zu dreist und un-
 gezügelt begangen wurden, gab man ohne Lösegeld zurück. Mit
 dem Hubertsburger Frieden kehrte die Ordnung in das vorige
 Geleise.

Nach dem Befreiungskriege von 1815 ist diese Selbe Kutsche
 nur zum Theil in ihrem Wesen verblieben, weil der ganze Strich
 Landes bis nahe vor Leipzig der Preussischen Monarchie überwies-
 sen worden ist, folglich Sachsens Einfluß und Verbindung aufge-
 hört haben. Ihre Fahrt geschieht nicht mehr über Stolberg,
 sondern von Blankenburg über Hasselfelde bis Nordhausen, wo
 sie in den Cours von Cassel nach Leipzig eintritt, und sich mit
 dieser durchfahrenden Post vereinigt. Die Post war früher

sechsspännig, ist seit 1819 vierspännig, besteht in einem ganz verdeckten Wagen, und trifft in Braunschweig zur Abfahrt der Landesherrlichen Küchenpost nach Hamburg ein.

Der Major, Graf von Platen/Hallermund in Hannover, Sohn und Nachfolger des verstorbenen Erb-General-Postmeisters im ganzen Herzogthum Braunschweig/Lüneburg, vergewaltete die großen Einkünfte seines Lehn-Postwesens, denn auch die Posten im Wolfenbüttelschen Gebiet hatte er an den von ihm bestellten Postmeister Meyer in Braunschweig verpachtet.

Der neue Regent, Herzog Karl aus der nun regierenden Bevernschen Linie, erzürnt über die Verschwendungen jenes Wüstlings, verweigerte die Fortdauer des von seinem Vorfahren Ludwig Rudolf bestätigten Post-Lehns, erklärte die von den Herzogen der ausgestorbenen Linie ertheilte Belehnung für abgelaufen und ferner ungültig, auch für den neuen Regentenstamm nicht rechtsbindend. Darum legte er Beschlagnahme auf die Post-Einkünfte, setzte den von Platenschen Lehn-Postmeister Meyer ab und den Schulze in dessen Stelle ein. Nach einigem Hin- und Herschreiben und Verwenden ward der Graf mit Geld abgefunden und das Braunschweig-Wolfenbüttelsche Postwesen von dem Hannoverischen getrennt, jedoch der Form des Letztern nachgebildet. Vom 1. März 1738 an, erhielt die Herzogliche Regierung die Verwaltung des gesammten Postwesens und die Herrschaft des Fremden hörte auf.

§. 3.

Reichsposten im Braunschweigischen.

Aus den beiden Fassagen in den alten Braunschweiger Post-Ordnungen von 1667 und 1678

die Reichsposten in den Braunschweig/Lüneburgischen Landen, jedoch bedingt, aufzunehmen,

meinte das Fürstliche Haus Laris, ein förmliches fast hundert-jähriges Besizrecht herleiten und seine Posten auf immer im Wolfenbüttelschen behalten zu können, ohne wissen zu wollen, daß dessen Bestehen nur auf bloßer Zulassung und Duldung beruhte.

Es hatte die Haupt-Bedingung — nur Landes-Eingeborne bei seinem Postwesen anzustellen — längst verlegt und die Hauptämter seinen Ergebenen verliehen. Eben diese wähten sich frei von allen bürgerlichen Lasten und Abgaben und machten sich schrittweise unabhängig von den landesherrlichen Gesetzen und städtischen Anordnungen. Der ungemäßigte hoffärtliche Sinn und Uebermuth dieser Laris'schen, oder wie sie sich stets nannten: Kaiserlichen Reichspost-Officialen, war jedoch in den letzten zehn Jahren von den Herzogen so gedemüthiget worden, daß sie die vom Regenten Karl, im J. 1771 ausgeschriebene Kopfsteuer bezahlen mußten, und zwar von dem Magistrate ihres Wohnorts ihnen angekündigt und befohlen; sogar wurde ihnen, den bloß Geduldeten, der seit 30 bis 40 Jahren verbliebene Zeitungs-Debit entzogen. Dies alles aus dem Grunde, weil der Landesherr sich berechtigt hielt, die von seinen Vorfahren der ausgestorbenen Linie mit dem Fürsten von Laris eingegangenen Verträge nun für ungültig zu erklären.

Dieser Vorgang war dem Reichs-Postwesen die erste Erschütterung, die zweite totale erfolgte nach 2 Jahren.

Das Herzogthum bedurfte überhaupt der Reichsposten nicht, es wurde überall von den Landesposten durchkreuzt. So gingen z. B. in jener Zeit (1771) aus der Hauptstadt Braunschweig, zwei- und die Leipziger dreimal wöchentlich Herzogliche Posten ab:

reitend nach Berlin und Leipzig auf Hornburg — nach Cassel (Frankfurt a. M.) — Hamburg — Celle (Bremen und Ostfriesland) — (Holzminden, Vaterborn, Cassel und den Rheingegenden) — Duderstadt (Mürnberg und ins Reich) — Wolfenbüttel täglich,

fahrende über Blankenburg nach Leipzig die Gelbe Kutsche — nach Calvörde — Eisle — Goslar — Halberstadt (und Leipzig) — Hannover — Magdeburg — Holzminden — Nordhausen — Nordheim — Schöningen — und täglich nach Wolfenbüttel.

Diese Uebersicht der Postanstalten — die Botenposten nicht mitgerechnet — ist ein Zeugniß, wie im ganzen Lande für das Bedürfniß völlig und angemessen gesorgt worden war.

Im Anfange des Jahrs 1790 erhoben sich in Frankreich Stürme und Gewaltschritte, alte Formen und Einrichtungen vieler Staats-Anstalten theils umzuändern, theils abzuschaffen. Manche Staaten in Deutschland hegten eine gleiche Neigung, so auch Hannover in Hinsicht des belastenden Reichs-Postwesens. Im Anfange Junius d. J. ward denn die längst ersehnte und vorbereitete Verdrängung jener Anstalt, die Entlassung der Parisischen Postbeamten und die Vereinigung ihrer Stellen mit dem Landes-Postwesen ausgeführt. (s. Hannover S. 335).

Eine gleiche Last des vom Kaiser wider die Reichsverfassung eingeführten Reichs-Postwesens drückte auch das Herzoglich Braunschweigische Gebiet. Die Reichspost-Officialen selbst beschleunigten die Erlösung und führten sie zum eigenen Verderben durch unbedachtsames Benehmen herbei. Auch Kur-Hannover hatte gezeigt, wie jene Anstalt fortgeschafft werden könne, Braunschweig folgte dem Beispiele.

Seit Jahrhunderten bestand nämlich eine sogenannte (Privat-) Botenfuhre zwischen Braunschweig und Hildesheim, deren Eigenthümer und Fuhrknechte viele Unterschleife begingen und dadurch den Post-Einkünften einen ungemeinen Abbruch zufügten. Darum wurde diese Anstalt aufgehoben, für landesherrliche Rechnung übernommen und sollte in eine wöchentlich zweimal fahrende Post verwandelt werden. Der Ausführung widersetzten sich die

Larisschen Postmeister nicht nur im Ton und Anstand herrschen: der Gebieter, sondern schilderten auch den Nachbarstaaten die künftige fahrende Post als eine ihren Postanstalten höchst nachtheilige Anlage.

Jenes unehrerbietige Widersehen und dies feindselige Aufwiegeln bestärkten den Herzog Ferdinand in dem seit Jahren gehegten Vorsatz, das ganz überflüssige Reichs-Postwesen aus dem Lande zu entfernen, um den Ertrag zu gewinnen und seinem Staate zu erhalten, keine ausländischen Beamten zu ernähren und um nicht zum Bestehen eines fremden Instituts, die Posteinkünfte außer Landes gehen zu lassen.

Die Aufhebung dieser Reichsposten war zwar vom Herzog auf den 15. Junius (1790) festgesetzt, aber auf Ersuchen des so hart bedrängten Fürsten von Laris — der Zeit gewinnen und dem harten Geschick durch Verwendungen seiner Gönner (des Kaisers und des Kurfürsten von Mainz) vorbeugen wollte — wurde sie bis zum 2. Julius verschoben und dann erst ausgeführt.

An jenem Tage (Donnerstag) Morgens wurden auf den Stationen nächst der Stadt Braunschweig die ankommenden Larisschen Postillone angehalten, ihnen die mitgebrachten Briefkelleisen abgenommen und diese durch Herzogliche Postillons an das landesfürstliche Stadt-Postamt in Braunschweig abgeliefert, um die dort verbleibenden Briefe zu vertheilen, und die weitergehenden abzusenden. Das Walten der Reichsposten hatte nun aufgehört, ihre Anstalten wurden landesherrlich.

Mit jener Aufhebung wollte man zugleich den großen Vortheil gewinnen, den ganzen Hamburg:Leipziger Reichspost:Cours — der bisher über Braunschweig gieng — und den höchst beträchtlichen Briefwechsel und Portoantheil an sich zu ziehen. Dies aber mißlang dadurch, daß Preussen und Hannover die Verlegung des Reichs-Postamts aus Braunschweig nach Hildesheim und den bedingten Durchgang der Larisschen Hamburg:Leipziger Post über Hannover durch das Stifftische und Halberstädtische Gebiet bewilligten.

Der Braunschweigischen Regierung fehlte eine eigene reisende Post nach Sachsen, sie legte deshalb eine sogenannte Stafetten-Post (Stellvertreterin einer reisenden) über Goslar, Wernigerode und Quedlinburg bis Harkerode an, um sich hier mit der durchreitenden neuen Taxischen Post zu verbinden. Preussen ließ dies aus Gründen der Rechtlichkeit und des gegenseitigen Verhältnisses nicht zu, darum mußte Braunschweig nach wie vor seine Briefe auf Halberstadt senden, von wo sie mit der Landespost nach Leipzig hin und zurück befördert wurden und bis jetzt noch werden.

Braunschweig-Wolfenbüttel besaß seit 1720 und 1765 eigenthümliche Posten und Hoheitsrechte im Bisthum Hildesheim und in der Reichsstadt Goslar, nämlich fahrende Posten von Braunschweig über Peina (hildesheimisch) nach Hannover, — nach Seesen (und Paderborn) — den Herzogl. Botenwagen nach Hildesheim — über Goslar nach Clausthal — eine Botenpost nach Lutter am Barenberge und ein Postamt in der Reichsstadt Goslar. Letzteres hatte es sich jedoch ohne Rechtstitel und nur mit stillschweigender Zulassung des Magistrats, angemacht, folglich waren der Durchgang jener Clausthaler Postfahrt und das Postamt in der Stadt, bloße Conventenzstücke.

Jenes Bisthum und die Reichsstadt Goslar gingen, dem Reichs-Deputations-Hauptschluß vom 25. Februar 1803 gemäß, als Entschädigungs-Gebiete zu dem Besitz des Königs von Preussen über. Diese Umwandlung hatte nach dem Staats-Grundsatz die Folge, daß jene rechts-ungültige Herzogliche Posten als ein Eingriff in die Preussischen Landeshoheitlichen Gerechtsame und als fremde unbefugte Postbestandtheile betrachtet, also nicht ferner geduldet werden konnten. Ueberdies waren in dem Entschädigungs-Tractat mit Frankreich vom 23. Mai 1802 solche Besitzungen als nichtig erklärt worden.

Der im Jahr 1803 abgeschlossene Verein besetzte jedoch die Anstände, die Braunschweigischen und die besondern Lärisschen fahrenden Posten zwischen Braunschweig und Hildesheim wurden gemeinschaftlich, der freie Durchgang der Herzoglichen fahrenden Post von Braunschweig nach Holzminden ward zugesprochen und das Herzogliche Postamt in Goslar von Preussen übernommen. Dies alles verblieb bis zum Unglücksjahre 1806, wo Preussens Provinzen vom Rhein bis zur Elbe von Frankreichs Kaiser Napoleon — dem Ersten und Letzten — erobert und eingenommen wurden.

§. 4.

Posten-Zustand in diesem Jahrhundert.

Zur Ausstattung des im folgenden Jahr 1807 durch den Tilsiter Friedensschluß errichteten glanzvollen Königreichs Westphalen lieferte auch Braunschweig sein ganzes Herzogthum und mit diesem seine wohlgeordneten Postanstalten. Doch König Jerome, oder vielmehr die mit ihm schaarenweise aus Frankreich eingenommenen Verbesserer, von welchen kein Einziger deutsch verstand und in seiner Heimath niemals den Namen Bronswic gehört hatte, diese unterrichteten Edlen veränderten alles, was, wohl geprüft und eingeführt, bisher nützlich gewesen war. Alles geschah nach den Grundsätzen der großen Nation und ihres Kaisers, wenn das Ersonnene nämlich für den Augenblick nur großen Ertrag versprach, z. B. die Erhöhung des Postporto. Jeder Receveur, Grand-Tondeur, Sappeur und Inspecteur müdete sich rastlos ab, zum eigenen und zum Unterhalt und Prunk des stark bevölkerten Hofstaats in Cassel und der aus Frankreich Nachgekommenen, soviel an Geld und Geldeswerth herbei zu schaffen, als aus den möglichst erhöhten Steuern jeder Art, dem künstlich gesteigerten Postgelde, dem dringenden Verkaufe der Domänen und nutzlosen geistlichen Güter und andern nutzbaren Ge-

genständen irgend beizutreiben war. Eben darum hatte man höchsten Orts das Postcontohalten und Auffammeln der Post:Ueberschüsse gar streng untersagt. Viele weitsehende Braunschweiger und Hessen meinten, in diesen beeilten Finanzwerken geheime Vorzeichen der sich nähernden Hinfälligkeit des noch so jungen Königthums, und eine vom kränkenden Beherrscher beabsichtigte Erholungs- und Genesungs-Reise nach Frankreich wahrzunehmen, welche er allerdings doch nicht wie Flüchtlinge und Abentheurer, entblößt von Millionen an Baarem und Effecten, unternehmen wollte.

Doch gerade im herrlichen Wachsthum des so zarten Royaume de Westphalie wurde der Monarch Jerome — der erste und letzte Herrscher seines Reichs — im Jahr 1813 durch einige ganz unnöthigen Besuche und Ueberraschungen eines schnell vorgerückten russischen Corps so ungemein belästigt, daß er die Regentenruhe und die freie Ausübung seiner Tugenden nur im Vaterlande gesichert glaubte. Am 20. October ejusdem anni verschwand der Albeliebte zum zweiten und letzten Mal aus Cassel, wie das Kapitel 10. (Kurhessen) umständlicher erzählt.

Und Braunschweig sah seinen Herzog und die vorige Staats-Verwaltung zurück gefehrt.

Die Zeit:Ereignisse hatten vieles anders gestaltet und einige Ländergebiete waren andern Beherrschern zu Theil geworden, z. B. das vormal's Preussische Fürstenthum Hildesheim dem zu einem Königreich erhobenen Kur:Hannover, eine Landstrecke, welche zum Theil die öst- und westlichen Staaten der Preussischen Monarchie verbunden hatte. Gerade dies Hildesheim machte andre Berührungspunkte nöthig und veränderte die frühern Postverhältnisse. Diese führten zu neuen Verträgen zwischen den Nachbarstaaten Hannover und Preussen über Gegenstände, die

jedoch nicht zum Ziel dieses Werks gehören und darum hier nicht berührt werden können.

Die nun fast 180 Jahr alte Berlin-Clevesche reitende Post war unzureichend, alle Briefe in die westlichen Provinzen zu befördern, sie war es zugleich dadurch, daß die Provinzen Paderborn und Westphalen nicht durch einen unmittelbaren, Cours in einer geraden Verbindung mit der Hauptstadt Berlin standen.

Dieser bedeutende Nachtheil war nur durch die Errichtung eines zweiten Courses zu heben, der auf seiner Linie jene seitwärts liegenden Ländertheile berührte und zugleich die Haupt-Gränzpunkte der so ausgedehnten Rheinprovinzen erreichte. Aber auch dem Nachbarstaate Braunschweig sollte der große Vortheil gewährt werden, daß der neue Postenlauf die beiden Gebiete Braunschweig und Grubenhagen ihrer ganzen Länge nach berührte, mithin das ganze Land von Helmstädt bis Holzminden in einen unmittelbaren Zusammenhang trat, östlich mit Berlin, Preussen, Polen, Rußland — westlich mit allen Ländern jenseit der Weser und des Rheins, mit Frankreich und Holland. Diese Post mußte schon dadurch wichtig werden, daß sie den innern Betrieb und Briefwechsel des ganzen Herzogthums beförderte.

Diese einleuchtenden Vortheile bewogen beide Ober-Postbehörden, sich zu vereinen und so entstand neben jener alten reitenden Post im Jahr 1822 eine zweite eben so wichtige und nützliche von Berlin über Magdeburg, Braunschweig, Seesen, Holzminden, Paderborn nach Düsseldorf und Köln, gewinnreich für die Staatskassen, vortheilbringend für den Handel und bequem und ausreichend für den Briefwechsel der Herzoglichen Unterthanen.

Auch im Braunschweigischen sind Schnellposten oder Eilwagen im Gange, welche zugleich die Stelle der reitenden oder Briefposten vertreten. Für jetzt gehen aus der Hauptstadt zwei der

gleichen ab, und zwar nach den beiden wichtigen Handelsörtern Magdeburg und Leipzig.

Die erste — nach Magdeburg, besteht nur während des Sommer-Halbjahrs zweimal wöchentlich über Königs-Lutter und Helmstädt, zur Verbindung mit der Schnellpost von Berlin nach Magdeburg, hin und zurück. In den Wintermonaten geht statt des Eilwagens eine Diligence oder fahrende Post.

Die zweite Schnellpost fährt wöchentlich zweimal von Braunschweig über Wolfenbüttel, Halberstadt und Halle nach Leipzig und neben dieser noch eine besondre fahrende Post.

Außer beiden bestehen gewöhnliche reitende, auch Brief-Posten genannt,

nach Nordheim, von dort nach Göttingen, Cassel, Frankfurt a. M. ins Reich, in die Schweiz, nach Baiern, Oesterreich, Italien, wöchentlich viermal,

nach Celle, auf Bremen, Oldenburg, Ostfriesland, Hamburg, Lübeck, Dänemark, Norwegen und Schweden, ebenfalls viermal,

nach Holzminden, Paderborn (die Preussische Berlin-Eßner), nach Hildesheim und Hannover, wöchentlich zweimal.

F a h r e n d e P o s t e n ,

nach Calvörde — Cassel — Celle, (Bremen) Hannover — Hildesheim — Goslar (und dem Harze) — Halberstadt (ganz Sachsen und Oesterreich) — Hamburg (Dänemark und dem Norden) — Hameln — Holzminden (Preussische nach Paderborn, Westphalen und Hessen ic.) — Nordhausen (früher die Selbe Kutsche) — Wolfenbüttel täglich einmal.

Im Herzogthum ist keine Abgabefreiheit der Lohnfuhrer, wie in Hannover, sondern nach der Verordnung vom 1. Mai 1822 muß für jedes Pferd und jede Meile 1 Groschen Abtrag entrichtet werden.

Das ganze Herzogthum begreift in sich an Flächen: Inhalt, nach Hassel, Mannert und Cannabich, 70 Quadrat-Meilen, hienach das Postgebiet der beiden Provinzen Braunschweig und Grubenhagen zusammen in der Länge $22\frac{1}{2}$ Meilen, und in der Breite $10\frac{1}{2}$ Meilen.

Das ganze Postwerk wird von der Herzoglichen Postdirection in Braunschweig beaufsichtigt und geleitet.

über

P o s t e n

und

P o s t - N e g a l e

mit Hinsicht auf

Volksgeschichte, Statistik, Archäologie
und Erdkunde

von

Wilhelm Heinrich Matthias,

Hofrath, Geh. Archivar beim Königl. Post-Departement und Ritter
des rothen Adler-Ordens 4ter Klasse.

D r e i t e r B a n d .

I m S e l b s t v e r l a g e .

Berlin, Posen und Bromberg,

In Commission bei Ernst Siegfried Mittler.

1 8 3 2 .

I n h a l t

des

Z w e i t e n B a n d e s.

F o r t s e t z u n g

des

z w e i t e n A b s c h n i t t s.

Seite

Kapitel 7. O e s t e r r e i c h.

§. 1. Geschichte alter Zeit	3
§. 2. Reitende Post von Würfel nach Italien und Wien, Postmeister in dieser Hauptstadt . . .	5
§. 3. Erb-Post-Belehnung des Grafen von Paar . . .	7
§. 4. Ober-Aufsicht und Leitung des Postwesens . .	11
§. 5. Uebersicht des Post-Anstalten;	
a. die reitende oder Briefpost }	12
b. die fahrenden Posten	
c. Schwestern oder Schnellposten	13
d. Separat-Eilposten	14
e. Fußgänger oder ordentliche Postwagen . . .	15
f. Extra-Posten }	16
g. Dampfschiffe	

	Seite
h. Wasserposten (mittels Barken)	17
i. Paketboote und Handelsschiffe	18
k. die Stadt-Briefpost	18

Kapitel 8. B a i e r n.

§. 1. Geschichte des Boten- und Postwesens	19
§. 2. Zustand in diesem Jahrhundert	24
§. 3. Post-Anstalten	25
a. die reitenden oder Brief-Posten	26
b. Führende Posten, die Eilwagen oder Schnellposten	27
die Dilligencen oder Postwagen	28
c. Extraposten	28
d. Dampfschiffahrt	28

9. W ü r t e m b e r g.

Postgeschichte früher Zeit, Postbotenwesen und Postreiter	29
Reichsposten, Fehden mit den Regenten	34
Aufhebung der Reichsposten, Souveränität und Postregal des Landesherren	36
Postbelehnung des Fürsten von Thurn und Taxis	37
Postanstalten in Stuttgart	38

10. K u r - H e s s e n.

Postgeschichte alter Zeit	39
Landesposten.	42
Reichsposten	43
Kurbessisches Postwesen	48
Französisch-Preussische Postverwaltung	51
Postbelehnung des Fürsten von Taxis	55

P o s t - S t a a t e n a u s s e r h a l b D e u t s c h l a n d.

11. F r a n k r e i c h.

§. 1. Boten- (Courier-) senden früher Zeit	59
§. 2. Universitäts-Briefboten und Couriersendungen Ludwig XI.	65

§. 3.	Stationen (Pferdewechsel), Gründung eines Postwesens	76
§. 4.	Post-Verpackungen	79
§. 5.	Lebendes Postwesen	83
	A. Die Ober-Behrde	84
	B. Das Posthaus in Paris	85
	C. Uebersicht der Postanstalten	86
	Stadt-Briefpost und Postverwaltung	87
	D. Behandlungsweise, Post-Expedition	90
	E. Posttagen und Porto	92
	F. Post-Gesetze	94
	G. Beamten	95
	a. Postmeister	96
	b. Courriers de la Malle-Poste	97
	c. — du Gouvernement, Courriers	98
	à francetrièrs	98
	d. Guides des Postillons }	99
	e. Postillons	99
	H. Postwagen	100
	a. Grandes Malle-Postes	102
	b. Petites	104
	c. Schnellpost	104
	d. Diligences oder Messageries royales }	104
	e. Petites Messageries et Gamionages, Con-	107
	ducteurs	107
	I. Relais (Pferdewechsel)	108
	K. Reisen mit der Post, mit Lohnfuhrn und	109
	zur See.	111
	a. mit Extrapost	109
	b. mit den Malle-Postes und Messageries	111
	L. Stafetten }	112
	M. Dampfschiffe }	112
	N. Paketboote und Wasser-Diligenzen	113
	O. Diligences und Messageries nationales, Voi-	114
	tures de Roulage (Richtswagen)	114

Kapitel 12. England.

§. 1.	Vom Postwesen alter Zeit.	123
§. 2.	Postwesen neuer Zeit. Reform durch Palmer	126
§. 3.	Post-Einkünfte und Porto	130
§. 4.	Postwesen in London	133
§. 5.	Die Penny-Post	137

	Seite
§. 6. Die Continental-Post	133
§. 7. Briefbeförderung durch die Mail-coachs	139
§. 8. Reisen und Versenden zu Lande	142
a. Stage-coachs, Dilligencen	143
b. die Post-Ekassen	144
c. Eilwagen	146
d. Paketwagen, und Waggen (Wäglen)	} 147
e. Dampfwagen und Eisenbahnen	
§. 9. Reisen und Versenden zu Schiffe	
a. die Dampfschiffe	149
b. Paketboote	152
§. 10. England u. Deutschland, Engländer u. Deutsche	
Das Englische Postwesen	155
a. das neue Posthaus in London	156
b. Englische Postferde und Fahren	157
c. Wege in England	158
d. Engländer und Deutsche als Reisende	159
e. Einige Post-Einrichtungen	163
Geld- und Paketsenden	165
f. Betrachtungen über einige geprüfene Vor- züge Englands	168

Kapitel 12. S p a n i e n.

Geschichte alter Zeit. Abderrahmen, Courierstraßen	171
Postwesen voriger Zeit	176
Gegenwärtige Postverfassung	177
Messageries, Reisen	184
Courier- und Stafettensenden	187
Betrachtungen	188

14. A m e r i k a 189

§. 1. Hohes Alterthum. Nordster	} 191
A. Mittel-Amerika. Mexikien	
B. Süd-Amerika	
C. Nord-Amerika	
D. Betrachtungen	201
§. 2. Neuere Zeit. Sendungs-(Post-)Anstalten	} 203
A. Mittel-Amerika	
B. Süd-Amerika	
C. Nord-Amerika	
Postwesen	208

	Seite
Galethone und Dampfchiff	211
Fuhrwerke	212
H a n g . H a n d e l s s c h i f f e n	215

D r i t t e A b t h e i l u n g .

V o m

P o s t , R e g a l i e .

Einführung	221
----------------------	-----

E r s t e r A b s c h n i t t .

V o n D e u t s c h l a n d s v o r m a l i g e r S t a a t s - V e r f a s s u n g .

§. 1. Entstehung der Staaten in Deutschland . . .	223
§. 2. Hohe Klassen der Stände.	
a. Fürsten und Könige	225
b. Staatsbeamte	226
c. Adel. (Dynastien, Ritterschaft, Reichs-Freiherrn)	228
§. 3. Reichsfürsten	230
§. 4. Erz-Kämmerer	233
§. 5. Deutschland als Wahlreich. Kurfürsten . . .	235
§. 6. Lehnwesen. Hoheitsrechte der Velehtnen . . .	239
§. 7. Reichstage	241
§. 8. Reichs-Gerichte	245

Z w e i t e r A b s c h n i t t .

V o m

P o s t , R e g a l i e .

§. 1. Was sind Regalien	248
§. 2. Vorbehaltene Regalien des Kaisers (Regalia reservata) voriger Zeit	251
§. 3. Regalien der Stände	252

	Seite
§. 4. Vom Post-Regale und dessen Ausübung von den Reichsfürständen	262
§. 5. Streit zwischen den Reichsfürständen Deutschlands und dem Hause Thurn und Taxis über den Besitz und die Ausübung des Postrechts	265
§. 6. Ausübung des Reichspost-Regals	284
Folgen	286

A n h a n g.

A. U r f u n d e.

Post- und Boten-Ordnung des Kurfürsten Johann Sigismunds von Brandenburg, vom 20. Junius 1614	291
---	-----

B. U r f u n d e.

Majestäts-Brief Kaisers Ferdinand III. vom 12. August 1637. Verbot der Wegger- und aller Privat-Posten im deutschen Reiche	301
--	-----

A. Post-Departement, Ober-Aufsicht und Leitung des gesammten Postwesens im Staate Preussen — und Reichsfolge der Post-Chefs oder General-Postmeister	308
--	-----

Zweite Abtheilung.

Zweiter Abschnitt .

Haupt-Post-Staaten.

(Fortsetzung.)

K a p i t e l 7.

D e s t e r r e i c h.

§. 1.

G e s c h i c h t e a l t e r Z e i t.

Schon zu der Römer Zeiten war Vindobona, das heutige Wien, eine ansehnliche Municipal- (Kreis-) Stadt, welche Bürgerrechte und eigene Gesetze besaß und zu Obet-Panonien (Hungarn) gerechnet wurde, bis Karl d. Gr. sie zum Hauptort von Avarien, Marchia austria (orientalis) ernannte, aus welchem Namen am Ende des zehnten Jahrhunderts die Benennungen Osterrichi, Mark Oestreich oder Oesterreich entstanden.

Herzog Leopold VII. von Oesterreich verlegte in den Zeiten der Kreuzzüge, bestimmter im Jahr 1198, seinen Aufenthalt dahin und verlieh ihr das Stapelrecht ^{a)}, Kaiser Rudolph (I.) von Habsburg aber erklärte Wien (vermuthlich 1279) zu einer Hauptstadt, verweilte hier drei Jahr und sein Sohn, Herzog Albrecht von Oesterreich machte es 1283 zur Residenz. Von dieser Zeit an wuchs die Größe und Bedeutenheit der Stadt schon wegen des Hoflagers und des Durchgangs der Waaren zu

^{a)} Stapelrecht heißt die Befugniß einer Stadt, durch, oder vorbeigehende Waaren anzuhalten, um ein Verkauftsrecht daran auszuüben.

Wagen und zu Schiffe nach Böhmen und Hungarn, und wegen ihres Handels und Verkehrs im Inlande und mit den Nachbarstaaten, besonders nach Italien. Nur findet sich nirgend, daß sie sich dem gerade in jener Zeit so weit verbreiteten Hansabunde angeschlossen habe.

Man muß annehmen, daß unter der Regierung der römischen Kaiser der Cursus publicus (Brief-Couriere) auch im jetzigen Oesterreich bestand, denn die Hauptstraße aus Italien nach Panonien ging durch Vindobona, als Hauptpunkt des großen Courses, die Seitenwege durch Istrien waren gefährlich, das Land wenig bevölkert, und der Handel im Innern unbedeutend. Im spätern Zeitraum muß die Stadt, bei dem Steigen ihres Ansehens und ihres Einflusses in Staats- und Handels-Angelegenheiten und zum Betrieb der Geschäfte, von jeher Briefsendungen benutzt haben, die ganz eigentlich seit Albrechts Zeit und als in Wien das Hoflager verblieb, zu Fuß, zu Pferde und zu Wagen bedeutend und geregelt müssen im Gange gewesen seyn.

In keiner Schrift wird zwar bestimmt gesagt, daß Oesterreichs Fürsten, selbst die Kaiser aus den frühern Geschlechtern, in Wien oder in andern Orten eigene Anstalten zum Befördern ihrer Privat- und Staats-Briefe hatten, aber aus einigen Andeutungen läßt sich schließen, daß die Regenten aus ihren Hoflagern, welche gewöhnlich in den Reichsstädten gehalten wurden, eigene Sendboten (Couriere) abschickten, wenn aus dem Ort ihres Aufenthalts keine städtische Boten abgingen, oder, wenn Eilnöthig war, sich keine Boten vorfanden.

Kaiser Friedrich III. (1440—1493) zähe und unbiegsam in seinem Sinn und Willen, hatte sich gar manches Ungemach und Trübsal zugezogen und mit den Angelegenheiten in Italien befaßt, die ihm viel Unheil brachten. Um von jedem Ereigniß sogleich Nachricht zu erhalten, besoldete der Monarch bestimmte Eilboten (Couriere), welche sämmtlich gleich bekleidet waren, wie die heutigen Postillone. Ueber diese Dienstklaute führte sein Ober-Jägermeister Roger (I.) von Tassis die Aufsicht,

und besorgte das Befördern der Boten auf eingerichteten Pferdewechseln durch das Herzogthum Steyermark und in der Grafschaft Tyrol. Diese Courrierette wurden nach dem Vorbild Frankreichs: Posten, und der Chef dieser Couriere, jener Roger, Maitre des Postes, Postmeister, genannt, denn am Schluß dieses Jahrhunderts kam die französische Benennung Postes häufig vor, ohne das Wesen der heutigen so benannten Anstalt zu ahnen. Man kannte nichts weiter als das Couriersenden.

Oesterreich ward 1453 zu einem Erzherzogthum erhoben und Kaiser Maximilian verlegte auf immer sein Hoflager nach Wien, wodurch der Verein und Zusammenfluß aller Kenntnisse, Künste und Gewerbegegenstände noch mehr gegründet wurde. In dieser Zeit entstand denn auch die Anordnung, daß die Haupt- und die wichtigsten Handelsstädte Deutschlands unter sich bestimimte und eigene Botengänge zu Fuß und Ross errichteten und durch diese geregelten Anstalten Wien mit Frankfurt a. M., Augsburg, Nürnberg, Leipzig, Prag, Krakau, Mayland, Venedig &c. &c. in Verbindung stand.

§. 2.

Reitende Post von Brüssel nach Italien und Wien, Postmeister in dieser Hauptstadt.

Die höchst bedenklichen Begebenheiten in Italien, die Besitznahme der Städte Genua, Mayland und Neapel von französischen Truppen (1500 und 1502) die Vereinigung der spanischen Königreiche zu einem mächtigen Staatskörper durch Ferdinand und Isabella, die nicht zu berechnenden Folgen der Entdeckung Amerika's, der vorhabende Feldzug gegen Venedig, das Bestreben des Kaisers, Papst zu werden und die Sorge für das entfernte Erbland Burgund, diese Pläne und Entwürfe erforderten Maximilians höchste und rastlose Aufmerksamkeit. Zuvor mußten

noch Deutschlands Ruhe gesichert, der Gehorsam von den trotzen: den, stets widerspenstigen Vasallen erzwungen, das von neuem überall eingerissene Raub- und Plünderungssystem der Burgher: ren ausgerottet, und die seinem theuren Burgund drohenden Stürme und Gefahren abgewendet werden.

Aber die gebräuchlichen Courter: und Botensendungen reich: ten nicht aus und waren bei weitem zu langsam, um Nachrich: ten schnell zu überbringen, überdies fehlte in allen Reichskreisen der Zusammenhang und das Zusammentreffen der Botengänge. Da beseitigte der Höfling Franz von Tassis das Verlangen des Kaisers, schnellig Kunde zu empfangen, indem er 1516 die bekannte reitende Botenpost von Brüssel durch das Württemberg: sche nach Mailand und Rom errichtete, sie wurde vom Könige Philipp in Spanien, Maximilians Sohn, unterhalten. An jenen Cours schlossen sich die Courier: und Botenritte von und nach Wien an, und bildeten folglich eine fortlaufende Postenlinie nach und aus Brabant. (s. S. 109).

Eine alte schriftliche Notiz sagt, daß zu weyland Kaisers Ferdinandi Primi Zeiten (1556—1564) Boten: und eigene Land: posten von Wien und Prag nach Stuttgart und ganz Schwar: ben gegangen sind und daß die Botenmeister sich gegenseitig be: rechnen haben.

Von hier an schweigen alle glaubwürdigen öffentlichen Nach: richten von merkwürdigen Ereignissen und Umständen, welche das Entstehen dieses oder jenes Hauptcourses im Oesterreichischen veranlaßten, von der Vermehrung der Postanstalten und deren Verfassung. Sowie ist nur ausgezeichnet, daß Kaiser Rudolf II. im J. 1595 einen Vertrag mit Philipp II. von Spanien er: richtete, um dessen burgundisch:spanische Posten in Deutschland aufzuheben und solche als Deutsche oder Reichs:Posten anzuer: kennen und daß schon im folgenden Jahr (1596) in Wien eine förmliche Kaiserliche Postanstalt — Obrist: Hof: Postamt — vor: handen war. Denn Rudolf verlangt von seinem Reichs: Hof: Postmeister Georg Büchl von Nischelsberg ein Gutachten

§. 3. Erb-Post-Belehn. des Grafen v. Paar. 7

über den Bericht des Taris'schen Postmeisters Jacob Henot senior, wie die Posten verbessert werden könnten. Das Gutachten ist auf den 21. Mai 1596 datirt.

Dem von Páhl folgten im Amte Hans von Wolzogen, Matthias von Taxis und diesem Lamoral von Taxis.

Erstere wurde 1615 entlassen, um seines verstorbenen Vaters Stelle als General-Oberst-Postmeister im Reich und in den Niederlanden zu übernehmen. Er ist es, der für sich und seine Nachkommen den höchst nachtheiligen Revers vom 20. Julius 1615 zuvor ausstellen mußte, in welchem er auf die Kaiserliche Oberst-Postmeister-Stelle in Wien und den Besitz der sämmtlichen Oesterreichischen Posten verzichtete. Diese Anstalten wurden und blieben folglich auf immer von den Reichs- und Taxis'schen Posten getrennt, und so war es denn auch in dem ertheilten Lehnbrief bestimmt worden (s. Kap. 2, S. 118).

In Lamoral's Stelle trat Karl, Freiherr v. Magno, vorher Nieder-Oesterreichischer Landpostmeister, ihm folgte der Sohn Hans Jacob von Magno. Nach dessen Abgange trat eine Haupt-Periode der Oesterreichischen Postverwaltung ein.

§. 3.

Erb-Post-Belehnung des Grafen von Paar.

Hans Jacob verhandelte nämlich im J. 1623 laut einer Urkunde, sein Kaiserl. Hof-Postmeister-Amt für 15000 Gulden und 6 Rutschpferde an den

Hans Christoph von Paar, Freiherrn zu Krottensee und Hartberg b),

Kaiserl. Rath, Kämmerer, Obrist und Erb-Landpostmeister in

b) wie Taxis, aus einer italienischen Familie in Mailand entstammend, den Bellisomi oder Bellidori von Cadmo. Die Vorfahren kamen im

Steiermark. Kaiser Ferdinand II. erhob ihn in den Grafenstand und belehnte ihn, durch den Lehnbrief aus der Hof-Canzlei zu Ebersdorf, vom 4. September 1627, mit der Obrist-Hof- und Land-Postmeister-Würde im ganzen Erzherzogthum Oesterreich und in den Erb-Königreichen Böhmen und Ungarn.

Taxis hatte sich, wie oben erwähnt, des Kaisers Verfügung, und der durch die Trennung der Oesterreichischen von den Reichs-Posten geschehenen großen Verkürzung seiner Einkünfte unterwerfen müssen, als jedoch der von Paar, im Gefolge des Kaisers, auch an den Collegialtagen in Regensburg — wo Taxis seine Postverwaltung hatte — also außer seinem Lehnbezirk, eine Postmacht ausübte, von dort die Posten ins Reich und in die Kaiserstaaten besorgen ließ und das Porto bezog, erhob die kaiserliche Wittwe Alexandrine von Taxis, Namens ihres minderjährigen Sohnes Lamoral Claudius Franz, einen Rechtsstreit. In diesem wurde jedoch die Klägerin aus dem Grunde abgewiesen, weil das Porto für alle Briefe an den Kaiser und dessen Hofstaat zur Einnahme des von Paar gehöre. Von dem zugesetzten Abbruch im fremden Postgebiet war nicht die Rede.

Die Kur- und Reichsfürsten fanden diesen Spruch rechtswidrig und votirten in dem Gutachten (Beschluss) vom 27. September 1641: daß die Familie von Taxis bei ihren Rechten geschützt werden müsse, also der von Paar keine Befugniß in einem fremden Postgebiete habe. Der Kaiserliche Hof und der demselben ergebene Reichs-Hofrath nahmen dies Einmischen gar übel auf, beharrten bei ihrer Meinung und verlängerten den Pro-

ersten Jahrhundert nach Deutschland, Kaiser Friedrich I. ernannte sie 1170 zu Reichsfreiherrn, und schenkte ihnen die Herrschaft und Stadt Paar als Reichslehn, von welchem sie den Namen führen. Der Vater dieses Hans Christoph war Johann Baptista, welchen die Reichsstände im J. 1569 zum Postmeister, und der Erzherzog Karl von Oesterreich zum Obristen Hof- und Land-Postmeister in Inner-Oesterreich bestellte.

S. 3. Erb-Post-Belehn. des Grafen v. Paar. 9

zsh. — der ihnen nichts kostete — 25. Jahr, wo Kurmaynz am 15. Februar 1656 den Vergleich stiftete,

daß, wenn der Kaiser und dessen Hoflager sich außerhalb den Oesterreichischen Staaten aufhalten, deren abgehende und ankommende Briefe von den Postbeamten des von Paar — die Schreiben der Gesandten, Räte und Privatpersonen aber von den Taxischen Beamten besorgt, die Portogelder und Emolumente durch besonders vereidete Offizialen in Truhen (Kasten) gesammelt, und nachher unter beide Grafen zur Hälfte getheilt werden sollten.

Der Kaiser billigte diesen Vertrag den 15. März, Graf Paar aber hatte eine andre Ansicht von Recht und Billigkeit, er vollzog die Ausfertigung nicht und begehrte die ganze Einnahme.

Während jenes Zwiespalts bestätigte Ferdinand III. in dem erneuerten Lehnbriefe d. d. Wien den 9. November 1656 das Erb-Postlehn der Familie Grafen v. Paar, als Kaiserliche Obristen Hof-Postmeister in: und außerhalb den Kaiserlichen Erb-Königreichen und Landen, mithin im ganzen Deutschland, worüber doch Taxis allein die Erb-Belehnung hatte. Es waren folglich Zwei besondere Reichs-General-Erb-Postmeister von Deutschland.

Nach jenes Kaisers Tode (23. März 1657) versuchten Schweden und Frankreich, dem jüngsten Sohn des Hochseligen, dem König Leopold von Ungarn und Böhmen, die Thronfolge zu entziehen, besonders bemüheten sich Ludwig XIV. und sein Staatsminister Mazarini, die Kaiserliche Krone von dem Erzhause Oesterreich abzuwenden. Die Reichsstände selbst waren getheilter Meinung, da jedoch kein Mitbewerber auftrat, ward Leopold (I.) den 8. Julius 1658 zum Reichs-Oberhaupt er-

wählt und den A. in Frankfurt a. M. gekrönt. Ein fester Obmann und Nachthaber der Paarschen und Tarisschen Postwerke.

Lamoral (III.) Claudius Franz Graf von Taxis konnte den Abbruch nicht verschmerzen, den die Einkünfte seines General-Reichs-Postwesens durch die Absonderung der Oesterreichischen Posten und die Kaiserliche Erb-Bezeichnung des von Paar erlitten. Er glaubte die aufgeregte Spannung und getheilte Stimmung der Wahltags-Gesandten und deren Höfe zu seinem Vortheil benutzen zu müssen. Er beeiferte sich daher, bei jenem Wahlgeschäfte zu betreiben, daß dem künftigen Kaiser das jus postarum und das Eigenthum seiner Erb-Landesposten per Capitulationem genommen werden möchten.

Sämmtliche Gesandten nahmen jedoch den Antrag als ein widerrechtliches Ansuchen auf und erklärten in dem Wahltags-Protokoll und in dem Artikel XXXV. der Wahl-Capitulation: „daß solches alles (die Tarisschen oder Reichsposten nämlich) „der Kurfürsten, Fürsten und Ständen an ihrem Post- „Regale und dessen habenden Exercitio ganz unnachtheilig und unpraejudicirlich sey, und daß, wenn ein oder „ander Kurfürst, Fürst oder Stand sich mit dem Grafen Taxis der Posten halber auf gewissermaßen verglichen, solches denen andern, welche sich wie vor, also „auch künftighin, des Postregals vor sich in ihren Ländern „gebrauchen wollen, keinesweges praejudiciren, oder zu „ihrem Nachtheil gereichen sollen.“ (Joh. Limnaeus, Capitulationes Imperatorum et Regum.)

Die Verletzung der Einkünfte des Andern blieb die Achse, um welche sich die fortdauernden Prozesse der Grafen von Paar und Taxis dreheten. Endlich wurden die gegenseitigen Ansprüche durch die Wahl-Capitulation des Kaisers Franz I. im J. 1745, §. 29 geschlichtet.

§. 4.

Ober: Aufsicht und Leitung des
Postwesens,

Kaiser Karl VI. genehmigte 1720 das Gutachten seiner Minister, die Post: Einkünfte zur Staats: Einnahme einzuziehen, jedoch der Gräfl. Paarschen Familie, und zwar jedesmal dem Erstgeborenen die Leitung des Postwesens zu überlassen. Einem geschlossenen Vergleich zufolge trat der Graf von Paar sein Post: Erblehnrecht gegen 90,000 Gulden und eine jährliche Pension von gleichem Betrage völlig ab, und die Kaiserliche allgemeine Hof: Kammer bezieht die Einkünfte.

In den Kaiser: Staaten sind drei höchste Ober: Postbehörden, welche unmittelbar unter dem Monarchen stehen,

- a) die Kaiserl. Königl. allgemeine Hofkammer oder Hof: Finanz: stelle, führt die Ober: Aufsicht auf alle Postgegenstände in den deutschen, galizischen und italienischen Provinzen,
- b) die Ungarische Hofkanzlei für Ungarn und die Militär: Bezirke,
- c) die Siebenbürgische Hofkammer für Siebenbürgen.

In Wien führt die Oberst: Hofpostamts: Verwaltung, als administrierende Ober: Postbehörde und zugleich als Provinzial: Postverwaltung, die Leitung der Postangelegenheiten.

In der Hauptstadt einer jeden Provinz ist eine Ober: Post: amts: Verwaltung, in Venedig und Mailand sind Postdirectionen und in den 4 Slavonisch: croatischen und Illirisch: croatischen Militär: Cambiatur: (Wechselungs:) Bezirken sind 2 Directionen, in Esset und Carlstadt.

In den Provinzen stehen alle Postanstalten zugleich unter dem Befehl des Gouverneurs der Provinz, an welchen alle Berichte der Postbeamten gelangen und von dem die Verfügungen erwartet werden. Der Gouverneur ist folglich das Mittelglied zwischen der Ober: Postbehörde und den untergeordneten Post: verwaltungen.

§. 5.

U e b e r s i c h t d e r P o s t : A n s t a l t e n.

Die Post-Anstalten in diesem mächtigen Kaiserreich mit seinen Königreichen Ungarn und Böhmen und den großen Provinzen Mähren, Galizien, Lodomirien und in Ober-Italien, — in der Gesammtheit nach Hassel 12,265, nach Mannert 12,712 Quadrat-Meilen Flächen-Inhalt — sind jetzt sehr ausgebreitet und mannichfaltig. Von jenen behauptet den Vorrang

a) die reitende oder Briefpost.

Sie wird auf den Haupt- und bedeutenden Neben-Coursen nicht zu Pferde, sondern in einem leichten ein- auch zweispännigen Wagen fortgebracht. Auch Briefpakete, Brochüren, ungebundene Bücher, Musikalien (jedes Paket bis 5 Pfund schwer) und Baarenmuster unter Kreuzband mit aufgeschriebener Adresse, werden mit dieser Post befördert.

Briefe ins Ausland sind bedingt bis an die Oesterreichische Gränze, die nach Spanien, Portugal, Gibraltar und in die ost- und westindischen Kolonien noch bis an die Spanische Gränze, oder an die Meeresküste zu frankiren. Nach den außerhalb Europa liegenden Ländern werden keine recommandirten Briefe angenommen, dagegen für einen jeden recommandirten Brief, wenn er auf der Post verloren gegangen ist, erhält der Absender 20 Fl. Conv. Geld als Schaden-Ersatz.

Alle Briefposten gehen von Wien Abends 10 Uhr ab, und kommen in der Regel Morgens bis 5 Uhr an.

b) Die f a h r e n d e n P o s t e n

sind im Oesterreichischen erst gegen die Mitte des vorigen Jahrhunderts eingeführt worden. Im Jahr 1749 errichtete der Freiherr von Lilien auf seine Kosten und mit Bewilligung der Kaiserin Maria Theresia, eine Postfahrt ins Reich (Baiern, Würtemberg, Franken u.); Ein und derselbe Wagen fuhr hin und zurück.

Als bald nachher der Handelsstand den Vortheil dieses wohlfeilen und schnellen Versendungsmittels erkannte und der Ertrag die Kosten weit überwog, wurden die fahrenden Posten allgemeiner. Das Cameral-Directorium übernahm die Leitung des Ganzen, bis diese 1755 zur Obristen-Hof-Postcommission überging. Kaiser Joseph II. (1765—1790) hob alle Hof-Commissionen auf und übergab die Direction der fahrenden Posten der damals wiederhergestellten Hofkanzlei.

Im Mai 1829 wurde diese Direction der fahrenden Posten mit der obersten Hofpost-Verwaltung in Wien, und die Post-Verwaltung mit den Postwagen-Expeditionen vereinigt (s. folg. Diligencen e).

c) Die Eilwagen oder Schnellposten,

auch Personenposten und Malles postes genannt, sind seit dem Mai 1823 im Gange, bis jetzt schon auf den Haupt- und einigen Neben-Coursen, statt der aufgehobenen ordinären fahrenden Posten, und zur Beförderung der Briefe, Reisenden, kleiner Geldsummen und Handpakete bestimmt, und vertreten somit die Stelle der Reit- oder Briefposten. Im Innern der zierlichen geschmackvollen Wagen sind, nach dem Bedürfniß und nach der Anzahl der Reisenden, für 4—12 Personen, vorn im Cabriolet für zwei Personen bequeme Plätze, mit Einschluß des Conducteurs oder Schirrmeisters. Hinter dem Kutschkasten ist das viereckige, verschlossene Behältniß für das leichte Gepäck.

Jeder Reisende muß sich am Tage vor der Abfahrt einschreiben lassen, einen Passirschein von der Ober-Post-Direction vorzeigen und unterwegs den Platz wechseln. Er hat 25 Pfund Gepäck — in einem Mantelsack bestehend — auf dem Eilwagen und noch 30 Pfund auf dem Braucard- (Pack-)wagen frei, letzteres muß jedoch mit der Adresse des Reisenden bezeichnet seyn. Das Personengeld ist auf 10 Kreuzer Conv. Geld für die Meile bestimmt, der Postillon erhält kein Trinkgeld.

Nicht alle Eilwagen halten unterwegs ein nächstliches Stilllager. Wer in den bestimmten Gasthäusern frühstücken und zu Mittag und Abend essen will, muß dies beim Einschreiben anzeigen, um in die Zahl der für die festgesetzten Porten Speisen mitaufgeführt zu werden, wozüber von der Ober-Postbehörde mit dem Gastwirthen vierteljährlich ein neuer Vertrag errichtet wird. Zum Mittagessen (5 Gerichte) ist 1 Stunde, zum Frühstück und Abendessen (3 Gerichte) $\frac{1}{2}$ Stunde vergönnt. In den Stationen, wo das stehende Nachtlager gehalten wird, empfängt der Reisende ein reinliches Bett und im Winter eine geheizte Stube.

Das Wechseln der Gespanne unterwegs geschieht innerhalb 4 bis 5 Minuten, weil die Pferde stets bereit stehen müssen.

Im Jahr 1829 gingen solche Eilwagen von Wien nach Venedig, Triest (auf 2 Coursen), Prag, Karlsbad, Brünn, Budweis, Troppau (Wreslau), Linz, Preßburg, Grätz u. u. Von Mailand über Ebur nach Bregenz und Sesta Calende — von Mantua nach Ferrara und über Verona nach Salurn und Bregenz u. u. — von Venedig nach Triest und über Padua nach Ferrara und Verona u. u. von Prag (über Eßlitz) nach Dresden — Brünn, Pilsen, Rumburg und Karlsbad u. u. Die sämmtlichen Course der bis jetzt eingeführten Eilwagen stehen in Hr. Kaffelsperger Reise-Secretär oder Posthandbuch B. I. S. 153 f. benannt.

Zu diesen Eilwagen gehören die Drancardwagen (Fourgons, Packwagen), welche das schwere Gepäck der Reisenden, Koffer u. u. entweder voraus- oder nachfahren, und alle sonst mit dem ordinären Postwagen zu befördernde Gegenstände fortbringen.

Außer diesen Eilwagen und den Extraposten besteht noch eine der trefflichsten Reise-Anstalten, sie sind

d) die Separat-Eilposten, oder unregelmäßige Eilfahrten. Mit einer solchen kann man im ganzen Kaiserstaat zu jeder Stunde auf allen Eilpost-Stationen rei-

ten. Die Zeit der Abfahrt und des Verweilens unterwegs, und die Wahl der Speise: und Nacht:Quartiere hängen von dem Willen des Reisenden ab. Begezoll, Schmier: und Postillons: Trinkgelde werden nicht gezahlt. Die Wagen mit 4 Personen, werden in der Regel von 2 Pferden, und die mit 6 Reisenden besetzt, von 3 Pferden fortgebracht. Jeder Reisende muß den angegebenen Reiseplan genau befolgen.

e) D i l l i g e n c e n , o d e r o r d i n ä r e
P o s t w a g e n .

Auf den Poststraßen, auf welchen noch keine Schnellposten eingeführt worden sind, gehen nach wie vor ordinäre Postwagen zum Fortbringen der Reisenden und Poststücke. Im Innern des Wagens, der mit Glasfenstern versehen ist, haben vier, im verdeckten Vordertheil (Cabriolet) zwei Personen Platz. Für die richtige Versorgung der Pakete haftet die Postanstalt und leistet den bescheinigten Werth, wenn die Verletzung von außen, und der Verlust durch die Schuld eines Postbeamten geschehen ist.

Alle Sendungen, welche nicht den fünffachen Portosatz übersteigen, müssen bei der Ausgabe frankirt werden. Die Selbstbriefe werden nur offen zur Post angenommen und das Geld — bis zu 20 fl. baar oder in Papiergeld — nachgezahlt. Auf der Rückseite des Couverts muß der Name und die Wohnung des Absenders bemerkt seyn.

Das postmäßige Gewicht der Pakete ist bis 10 Pfd. — 100 Pfd. auf einen Zentner — bestimmt, die schwereren, auch alle Geldsendungen baar und in Papieren, können durch Privatfabren befördert werden. Reisende müssen auf ihr GepäcK unterweges selbst Acht haben, sie sind aber frei von der Aufsicht und erhalten beim Verlust den vollen Ersatz, wenn sie für ihre Sachen, die alsdann als Poststücke betrachtet werden, das Porto bezahlen.

Das Personengeld ist nicht überall gleich. Für Kinder, welche zwischen 2 Personen sitzen, wird $\frac{1}{2}$, und für die, welche

auf dem Schoße mitgenommen werden, $\frac{1}{2}$ des vollen Personengeldes entrichtet. Der Postillon erhält 3 Kreuzer Conv. Geld pro Station (2 Meilen).

f) E x t r a : P o s t e n.

Der Reisende muß, wenn er aus der Hauptstadt abgeht, bei der Bestellung einen Erlaubnißschein der Hof- und Staatskanzlei vorzeigen, worauf er einen Paß des Postallamtes empfängt, ohne welchen von der folgenden Station keine Pferde zur Weiterfahrt gegeben werden. Hat der Reisende keinen eigenen Wagen, so wird von dem Posthalter eine bedeckte oder offene Postkalesche geliehen; jede Person kann nur bis 60 Pf. Gepäck mitnehmen. Die Zahlungssätze sind verschieden, und nach den Provinzen hoch, oder niedrig; in Wien wird noch die Poste imperiale. d. i. eine Meile mehr bis zur folgenden Station, und in Pesth und Ofen die Poste royale mit $\frac{1}{2}$ Meile mehr bezahlt.

g) D a m p f s c h i f f e.

Eine Actien-Gesellschaft erhielt das Privilegium, Dampfschiffe auf den Seen im Lombardisch-Venetianischen Königreiche zu gebrauchen, es geschah zuerst auf den Seen von Como, Lecco, Locarno (oder maggiore), und Garba, und auf dem Poßusse. Diese Fahrzeuge befördern Reisende und Güter sicher und bequem. Jeder Reisende hat 40 Pf. Gepäck frei. Dampfboote gehen

von Venedig täglich auf der Brenta und dem Kanal di Piovego — nach Ancona — Ponte Lugo oscuro, Cremona, Piacenza, Pavia und Mailand — Rovigo — Chioggia — Mestre und Fusina — und Padua u. u.

Von Triest nach Monfalcone, 3 deutsche Meilen, 50 Pf. Gepäck frei, Standespersonen zahlen 1 fl. 20 kr. — geringe Personen 40 kr. — arme Leute 20 kr. Conv. G.

Von Triest nach Venedig, 18 deutsche Meilen. — für einen Platz im Vordertheil des Schiffs (Poppa) zahlt eine

Dame 10 fl. — ein Herr 9 fl. — ein Mädchen bis 10 Jahren 5 fl. — ein Knabe bis 10 Jahren 4 fl. 30 fr. — für einen Platz im Hintertheil des Schiffs (Pura), für einen Herrn 6 fl., ein Mädchen 3 fl., einen Knaben 2 fl. — einen Handwerksburschen 4 fl. — und einen Matrosen 3 fl.

Für jedes Kilogram (2 Pf. $1\frac{1}{2}$ Loth) Waaren oder Gepäck werden 12 fr. und für 1000 fl. Gold, Silber oder Paptergeld 1 fl. Conv. G. entrichtet.

Ein Dampfboot, Franz I., fährt seit dem Mai v. J. von Semlin nach Moldava, von wo die Reisenden auf der Donau und den Landstraßen sicher und bequem nach Mehadia und Orsova gelangen.

b) W a s s e r p o s t e n (mittelft Barken).

- Von Cirquenicza, im hungarischen Littorale oder Küstenlande, nach den Inseln (mit Briefsammlungen) Beglia, Arbe und Cherso im Meerbusen von Fiume, zur Fahrt 1 Stunde.
- Triest nach Corfu, 115 Seemeilen in 5—6 Tagen, geht ab jeden dritten Dienstag im Monat.
 - Venedig nach Mestre und Fusine $1\frac{1}{2}$ deutsche Meile — nach Padua $8\frac{1}{2}$ — nach Rovigo $7\frac{1}{2}$ — nach Chioggia $3\frac{1}{2}$ und nach Ponte St. Maria Madalena $9\frac{1}{2}$ deutsche Meilen und eine Courierbarke zweimal wöchentlich von Venedig nach San Donna, $4\frac{1}{2}$ deutsche M. in 10 Stunden.
 - Mantua nach Ponte St. Maria Madalena 15 d. M.
 - Mailand nach Turbigo $5\frac{1}{2}$ — nach Concesa $5\frac{1}{2}$ — und nach Pavia 4 d. M.
 - Gmünden (in Ober-Oesterreich) auf dem See mit einem Segelschiff nach Ebensee 3 M. in $2\frac{1}{2}$ Stunde zur Verbindung mit der Poststraße von Salzburg nach Bruck a. d. Murh.

Von Wöll nach Lubereck 1 W.

: Semlin nach Belgrad 1 W. durch türkische Schiffsleute
(Kaigisce).

Außer diesen Wasserposten gehen noch

i) P a k e t b o o t e

von Triest nach Corfu in 5—8 Tagen, sie landen beim Vorbeifahren in Zara an.

H a n d e l s s c h i f f e

fahren

von Venedig nach Alexandrien in 25—30 Tagen, nach
Smirna in 20—22 T. — nach Zara in 3—5 T.

von Triest nach Sibraltar und nach Smirna in 20—25 T. —
nach Alexandrien in 25—30 T. — nach Pola in 24 St.
— nach Zara in 3—4 T. — nach Ragusa in 4—6 T. —
nach Patras in 12—15 T. — nach Navarin in 15—
16 T. — nach Salonichi in 18—20 T. — nach Con:
stantinopel in 20—25 T.

(s. Kaffelsperger Posthandbuch, B. II. S. 11 u. f.)

k) Die S t a d t : B r i e f p o s t.

Das Post:Oberamt, vereinigt mit dem Ober:Hof:Postamt,
besorgt die aus den österreichischen Staaten und andern Ländern
eingehenden Briefe in die 34 Vorstädte Wiens und deren Umge:
bung, ferner alle von den Einwohnern aufgegebenen, in der Stadt,
in den Vorstädten und 2 Meilen in der Umgebung abzugebenden
Briefe und Pakete, diese bis 5 Pf. schwer.

Für jeden Brief innerhalb der Stadt zu bestellen; sind 2 kr. —
für einen außerhalb den Linien (der Stadtmauer, $\frac{3}{4}$ deutsche Mei:
len im Umfange) 3 kr. Porto zu zahlen. Die Hauptannahme
geschieht in einer besondern Post:Expedition von 8 bis 12 Vor:
mittags und von 3 bis $\frac{1}{2}$ Nachmittags. In allen Vorstädten
sind besondre Briefsammlungen.

K a p i t e l 8.

B a i e r n c).

§. 1.

Geschichte des Botens und Postwesens.

In Baierns Städten, wie in den andern Süd- und zum Theil Mittel-Deutschlands, waren seit den ältesten Zeiten Botensendungen gebräuchlich. Denn die mächtigen Herzoge, schon von Karl d. Gr. gefürchtet und nur mit mancher Besorgniß im Gehorsam gehalten, hatten einen zahlreichen Hofstaat und ließen die Kreise durch Beamte regieren, an welche sie Befehle schickten und von Jenen Berichte empfangen. Auch die Städter und Landesbesitzer, Hofbeamte, Handelsleute und Verwandte hatten sich gegenseitig Nachricht zu geben und schriftliche Bestellungen an Nahe und Entfernte auszurichten. So entstanden, in Folge des Bedürfnisses, Briefwechsel, Brieffenden und Botenwesen zu Fuß und Roß, Jahrhunderte vor dem Erscheinen des Franz von

c) Nach der neuen Schreibart; in den alten Geographien, in den amtlichen Schreiben der Ober- Landesbehörden, in den Amts- und Regierungs-Blättern, und in diplomatischen Handschriften lesen: Bayern, Bayerisch.

Lassis, der, wie oft erwähnt worden, auf den Wunsch Maximilians die reitende Botenpost von Brüssel nach Italien und Wien im J. 1516 errichtete (s. Band I S. 109).

Die Fürsten, durch deren Gebiet der Brüsseler Cours ging, benutzten diesen, weil ihre Briefe und die Briefpakete ihrer Landesbehörden umsonst befördert wurden. Die Post ging damals eine Strecke durch Baierns Gebiet, der freie Durchgang war von Paris schweigend, — ohne Anfrage und umständliches Ersuchen — genommen und von den Fürsten ohne ihre Zustimmung oder irgend einen Einwand zugelassen worden. An die Folgen des eigenmächtigen Eingriffs in die Hoheitsrechte und an den möglichen Uebergang vom Unbedenklichen zum Gefährlichen, vom Kleinen zum Großen dachte Niemand, das Nützliche der Anstalt leuchtete (im ersten Augenblick nur) ein und hemmte jede andre Betrachtung und Ahnung eines Mißbrauchs und der Willkühr.

Das Parisische Postwesen erhob sich mit jedem Jahrzehend und begehrte bei seinen Fortschritten Manches, was den Regenten bedenklich war und lästig fiel. Doch Deutschlands Oberhaupt, Ferdinand I. erklärte im J. 1563 jenes Zulassen als eine Schuldigkeit und für ein Reichs-Servitut mit dem Ansinnen, die Parisisch-Spanischen Posten überall willig aufzunehmen, Herzog Albert von Baiern (1550—1579), der mächtigste Nachbar des Gebietenden, schwieg zwar zu dem Gebot, kehrte sich aber nicht sonderlich an die kaiserlichen Aufforderungen und wirkte, durch das Errichten eigener Posten neben den Parisischen, entgegen. Es war nicht sein Wille, fremden Anstalten förderlich zu seyn, fremde Beamten — größtentheils Italiener und Brabanter — zu ernähren, und das Geld seines Landes einer auswärtigen Familie zufließen zu lassen.

So blieb es, einigen Hader ungerechnet, bis ins folgende Jahrhundert, als Kaiser Rudolf II. im Jahr 1615 zur Rettung des sehr bedrängten und fast verarmten Reichs-Postwesens, seinen bisherigen Obristen Hof-Postmeister in Wien, Lamoral II. von Paris, zum Erb-General-Postmeister im deutschen Reiche —

mit Ausnahme der Oesterreichischen Staaten — ernannte und strenger darauf hielt, daß die nunmehrigen Reichsposten von jedem Reichsfürsten aufgenommen werden sollten. Baiern besorgte die Annahmung. Als aber starke Irrungen eintraten und die Reichspost-Beamten sich manche Anmaßungen und starkes Zuweitgehen erlaubten, bestand Herzog Ferdinand Maria (1651—1679) im Jahr 1652 ernst und fest darauf, daß nur kurfürstlich Baierische Postmeister zur Bestellung der durch Baiern gehenden Reichs- d. h. Tarischen Posten gebraucht werden sollten.

Wahrscheinlich zwangen Verhältnisse und Rücksichten den Regenten, 6 Jahr nachher jener Verfügung gerade entgegen zu handeln, indem er durch seinen Wahltags-Gesandten (für Leopold I.) in dem Wahltags-Protokoll vom 27. Mai (6. Junius) d) 1658 sogar erklären ließ: „Es were das Postwesen ein sonderbahres (besonderes) Regale, welches von der Kayserlichen Mayestät vndt dem Reiche dependire, vndt darüber Ihro Churf. Gnaden zue Maynz als Reichs Erzganzlern die suprema protectio gebühre. Müßte Man also billich so weit gehen, das gleichwoll dem Kayser seine Regalia nicht beschnitten würden“.

Mit einigen Abänderungen der Anstalten verblieb es bis zum Erscheinen des berichtigten Patents Leopolds I. vom 28. Mai 1660, welches in harten Ausdrücken alle eigenen (landesherrlichen) Posthäuser (Postämter), Privat- und Nebenposten bei Strafe von 100 Mark löthigen Goldes (etwa 16,000 Rthl.) verbot. Kurbaiern blieb, dem Anschein nach, dem Hause Taxis gewogen, denn es nahm im März 1664 keinen Theil an der Stimmung und dem Willen, selbst der katholischen Reichsstände, dem

d) Im vor. vorigen Jahrhundert wurde in den Urkunden, Patenten und andern Ausfertigungen das Datum nach dem alten und neuen Kalender bestimmt, darum hier die doppelte Angabe.

Reichs-Postwesen keine Erweiterung seiner Anstalten ferner einzuräumen.

Der Sohn und Nachfolger in der Thron, Maximilian Immanuel (1679—1726), — obgleich verbündet mit dem Kaiser, und dessen Anhänger in dem Kriege zwischen Frankreich und dem deutschen Reiche ^{e)} war anderer Meinung als sein Vater, und der damaligen Allgewalt des Reichs-Post-Generalats widerstrebend; denn um das Jahr 1690 errichtete er von neuem die eingegangenen Landesposten, bestellte den Grafen von Hoymshausen zum Erb-General-Postmeister in Baiern, und ließ sogar eine reitende Post von München nach Brüssel anlegen. (Würtembergische Deduction, 1710.) Niemand wurde mit Postpferden extrapostmäßig befördert, der nicht vom Ober-Hof-Postmeister einen Erlaubnißschein für 12 Kreuzer gelbset hatte. (V. O. Kessler Reise durch Deutschland 1690, S. 80.)

Leopold eiferte sehr heftig in dem Patent vom 29. März (8. Junius) 1696 gegen den Starrsinn und das Sträuben einiger Reichsfürsten, die kaiserlichen Posten aufzunehmen; jedoch Maximilian lehnte sich gegen das vom Reichs-Oberhaupt unterzeichnete, fast gewaltsame Aufdringen jener Anstalten und deren Beamten auf und äußerte sich sehr nachdrücklich gegen die Zumuthungen und Anmaßungen des Fremdlinge Eugen Alexander von Paris, seit 1681 Grand und Fürst in Spanien. Leopold stimmte hierauf den Herrschern gelinder. Doch auch der Kurfürst trug Bedenken, die Gränze seiner reichsständischen und landesherrlichen Macht zu berühren, denn er führte seine Einrichtungen mit solch einer schlaun Umsicht und mit dem Beobachten der staatsrechtlichen Verhältnisse aus, daß in den von Leopold und seinen Nachfolgern an einige Reichsfürsten erlassene

e) Der am 5. Februar 1679 in Nimwegen geschlossene Friede beendigte diesen verheerlichen Krieg, durch welchen Lothringen und Freiburg im Breisgau zwar verloren gingen, jedoch die Unabhängigkeit der Niederlande gesichert wurde.

nen Straf-Mandaten nie des Kurfürsten von Baiern namentlich gedacht wird.

Doch über die ungemäßigte, despotische Sprache in den Kaiserlichen Edicten erzürnt, und die Beeinträchtigung der Souverainität und Vorrechte der Kurfürsten befürchtend, traten Friedrich III., Kurfürst von Brandenburg (seit 1701, König Friedrich I. von Preussen) und jener mannhafte Maximilian von Baiern gegen die Befehlungen des Fürsten Alexander Eugen von Taxis auf. Aber Baierns Kurfürst unterlag der Kaiserlichen Macht, denn er erhielt 1698 die Bedrohung, daß, wenn er sich nicht dem Kaiserlichen Befehl und Willen fügen, seinen Erblande-Postmeister von Hohnhausen entlassen, seine Landesposten aufheben und durchgehends nur die Taxis'schen Posten aufnehmen würde, alsdann des Grafen Lehnsgüter in Böhmen eingezogen werden sollten. Der Fürst von Taxis hatte also gesiegt, sein Postwesen wurde aufgenommen und verblieb mit einigen Veränderungen und nöthigen Zusätzen fast ein Jahrhundert ungestört im Lande.

Im Jahr 1784 wurde zwischen dem Kurfürsten Carl Theodor von Pfalz-Baiern und dem Reichs-Erb-General-Postmeister Alexander Ferdinand Fürsten von Taxis eine Convention über das Postfreithum (Postfreiheit) geschlossen, der Kurfürst erneuerte den Vertrag 15 Jahr nachher, den 8. Februar 1799, acht Tage vor seinem Tode. (E. G. Wischer, *Itinat. des Postw.*, S. 28.)

Ein Aufsatz in der Zeitschrift für das Postwesen (1820, Heft 11, S. 25) meldet, daß Taxis in dem so verhängnißvollen Jahre 1794, viele Postbeamten und Postanstalten in Baiern, Franken, Schwaben, auch Postwagenanstalten (fahrende Posten) in Augsburg und Nürnberg unterhalten habe.

§. 2.

Zustand in diesem Jahrhundert.

Das Reichsgesetz (Reichs-Deputations-Hauptschluß) vom 25. Februar 1803, §. 13., sichert zwar dem Fürsten von Taxis durch die Gewährleistung, das Fortbestehen seiner Posten in den deutschen Gebieten, hebt jedoch die Benennung und den Stand als Kaiserliche Reich-Posten gänzlich auf und bestimmt sie als eine bloße Privat-Anstalt unter dem Schutze des Kaisers und der Reichsstände. Daher fand es der Fürst gerathen, im Jahr 1805, zur Befestigung seines Postwesens, mit Baiern, Würtemberg u. u. besondere Verträge zu schließen.

Durch den Friedensschluß zu Preßburg zwischen Oesterreich und Napoleon, vom 26. December 1805, erhielten Baiern und Würtemberg die Königswürde und eine unbeschränkte Souveränität. Es stand mithin ganz in dem Willen und der Macht des Königs von Baiern, die vor Zeiten von den Kaisern dem Lande aufgedrungenen Reichsposten mit ihrem Anhang zu entfernen. Jedoch Mar Joseph übergab im folgenden Jahr durch das Patent vom 14. Februar 1806 dem bedrängten Fürsten Karl Alexander Joseph von Taxis, vor der Hand auf zehn Jahr die sämmtlichen Landesposten als ein Erb-Thronlehn mit der Würde eines Erb-Landpostmeisters. Sämmtliche Ämter mußten mit eingebornen Unterthanen besetzt und alle Postbeamten für den König und die Taxische Verwaltung verpflichtet werden. Jeder stand unter der Gerichtsbarkeit des Landes, die Ober-Aufsicht und Leitung wurde von Königlichen Commissarien geführt. (Bayer. Regier.-Bl. 1806, No. 9.)

Der Entfugungs-Acte des jetzigen Kaisers Franz II. vom 6. August 1806 zufolge — durch welche derselbe Amt und Würde als Deutschlands Oberhaupt und die Leitung der Reichs-Angelegenheiten niederlegte — verschwanden zugleich der Beistand und die Macht, unter welchen das Haus Taxis seine Posten verbreitet hatte, es ward sich selbst hingeeben, stand allein und unbeschußt

und der Willkühr aller Reichsfürsten überlassen, aus deren Landen dasselbe seine Einkünfte entnommen hatte.

Jenes Loszuges des Kaisers von allen Oberhoheitlichen Verbindlichkeiten und dies Preisgeben des Reichs-Poststandes ertheilten der Krone Baiern das unbeschränkte Recht und die Befugniß, den 1. Julius 1808 die sämtlichen Postanstalten — welche Latis nach jenem Patent vom 14. Februar 1806 auf 10 Jahr Pacht- und Erblehnweise besaß und verwaltete. — zu einem Königl. Regale und einer Staatsanstalt zu ernennen und in eigene Verwaltung zu übernehmen (Bayer. Reg. Bl. 1808, Stck. XXVII). Nach dem Edict verblieb dem Fürsten von Latis die Würde eines Königl. Bayerischen Reichs-Ober-Postmeisters.

Durch die vom jetzigen Könige Karl Ludwig August erlassene Verordnung vom 9. December 1825, §. 14 bildet die General-Administration der Königl. Posten als Ober-Postbehörde eine Abtheilung des Staats-Ministeriums der Finanzen; dem Staats-Ministerium ist ein Ober-Post-Inspector zugeordnet worden (Reg. Bl. v. 10. Jan. 1827). Im Junius 1830 erhielt in München der Fürst von Thurn und Taxis die feierliche Thronbeilehnung als Kron-Ober-Postmeister des Königreichs Baiern.

§. 3.

P o s t : A n s t a l t e n .

Das seit den frühesten Zeiten vorhandene Botenwesen hat eine bestimmtere Einrichtung erhalten. Jeder Bote, zu Fuß, reisend oder fahrend, muß von der Ober-Postbehörde bestellt werden, darf unterwegs keine Briefe, kein Frachtstück unter 15 Pf. — Victualien und leere Kisten ausgenommen — und keine Geldsummen unter 80 Pf. schwer, sammeln und bestellen, auch auf der ganzen

Reise weder Pferde noch Wagen wechseln. Die Boten müssen auch die Briefe, welche sie auf den von Briefposten nicht berührten Routen sammeln, der nächsten Post-Anstalt überliefern, mithin ist die Concurrenz auf Nicht-Postcoursen unbedingt und die Boten sind Abgabefrei (Reg. Bl. Stüt 45 S. 1201).

Seit dem 1. Januar 1827 sind die Postanstalten — zum Betrieb des Versendens und Reisens — sechsfacher Gattung, nämlich:

Ober-Postämter, und zwar in München, Augsburg, Nürnberg und Würzburg, jedes mit einer Anzahl untergeordneter Postbehörden.

Postämter, mit einem Postmeister und Untergebenen.

Postverwaltungen, von den Postämtern nur durch eine mindere Beamtenzahl und weniger Bedeutung des Orts unterschieden.

Post-Expeditionen, sind nur in kleinen Städten und auf dem Lande, und zugleich Stationen (Pferdewechsel) für Reisende, folglich die Inhaber stets Posthalter, welche aber nicht als Beamtete betrachtet, sondern nur auf Contract angenommen und bestellt werden,

Briefsammlungen und

Posthaltereien, oder bloße Pferdewechsel für Reisende. Die Posthalter in den 4 Ober-Postämtern heißen: Post-Stallmeister.

Der Poststaat des Königreichs Baiern wird, mit Einschluß Rheinbairerns, zu 74½ Meilen lang, 44 Meilen breit, und 1500 Quadrat-Meilen Flächen-Inhalt (nach Hassel) gerechnet.

Zu Versendungen und zum Befördern der Reisenden sind bestimmt:

a) Die reitenden oder Brief-Posten.

Das Fortbringen derselben wird im Allgemeinen den Posthaltern mit 50 kr. per Post (2 Meilen) bezahlt, in großen Städten 1 fl., im Baierschen Rheinkreise theils 1 fl. 20 kr., theils 1 fl. 30 kr. für die einfache Post. Das Befördern geschieht mit:

telst einspänniger Karolen (auf 2 Rädern), für deren Anlauf und Unterhaltung der Staat nichts vergütet. Jede Meile muß in Einer Stunde zurückgelegt werden, und auf jeder Station die Abfertigung in einer Viertelsunde geschehen.

Kein Brief darf mit den Einlagen über 1 Pf. schwer seyn, und weder Geld noch Geldeswerth enthalten. Für jeden recommandirten Brief — gegen Schein — werden 4 kr. und für den Lieferschein (vom Brief-Empfänger) 12 kr. bezahlt.

b) F a h r e n d e P o s t e n ,
und zwar zuerst

die Eilwagen oder Schnellposten,
denen in Preussen, Sachsen und Hessen gleich eingerichtet und dem Bedürfnis und der Verbindung mit den Nachbarstaaten angemessen. Bis zum Schluß des Jahres 1829 bestanden sie (Kaisersberger Posthandb. B. I. S. 210).

von München über Augsburg (8½ M.), Ulm (10) nach Stuttgart (11½) zusammen — 30 M.

„ „ „ Nürnberg (25 M.) und Hof (19) nach Dresden (20½) = 64½ M. und von Hof nach Leipzig (17) = 61 M.

„ „ „ Ingolstadt (11), Würzburg (21½) nach Frankfurt a. M. (15) = 47½ M.

„ „ „ Landshut (8) nach Straubing (7) = 15 M.

„ „ „ Salzburg 17½ M.

„ „ „ Braunau (17), Linz (15) nach Wien (25½) = 57½ M.

„ „ „ Regensburg (16½) und Pilsen (22) nach Prag (13) = 51½ M.

„ „ „ Innsbruck (20½), Bozen (19), Verona (23½), Mantua (6), Bologna (16) nach Rom, Florenz ic. ic.,

von Augsburg über Kempten, Lindau, Chur nach Mailand,

„ „ „ Weissenburg (nach Nürnberg, Würzburg ic.

Von Innsbruck über Salzburg nach Linz (Wien).

Hiezu die Packwagen oder Fourgons.

Die Dilligencen oder Postwagen, sind in Riemen hängende Kutschkasten zu 6 Personen im Innern der Kutsche und 2 Personen mit dem Conducateur in der sogenannten Kalesche oder außerhalb. Die Poststücke werden in die auf der Vorder- und Hintere befindlichen Behältnisse verpackt.

Jeder Reisende zahlt 24 fr. für die Melle mit Einschluß des Bege- und Postillon- Trinkgeldes, 40 Pfd. Gepäck sind frei, für 40 bis 80 Pf. wird nur die Hälfte des Paketporto entrichtet, für die Sicherheit des Reisegepäcks haftet die Postanstalt. (Samml. aller Europ. Post-Verordn. B. I.)

c) Extraposten.

Eine Königl. Verordnung v. 1. Mai 1824 (Reg. Bl. 1824, No. 18.) enthält die Vorschriften, welche im Wesentlichen mit den Preussischen übereinstimmen. Für 1 Extrapostpferd auf 2 Meilen werden in den Städten München, Augsburg, Nürnberg, Regensburg, Würzburg und in Rheinbaiern 90 fr. — sonst 75 fr. bezahlt.

d) Dampfschiffahrt.

Baiern unterhält ein Dampfschiff auf dem Bodensee von Constanz bis Bregenz. Es geht ab von Constanz (Kostniz) Freitag Morgens 7 Uhr, kommt an in Bregenz Abends gegen 8 Uhr, geht zurück Sonnabends Morgens 7 Uhr und landet in Kostniz — wegen der Strömung — schon Abends 6 Uhr. Das Personengeld beträgt 1 fl. 12 fr. und ein Trinkgeld an das Schiffsvolk.

K a p i t e l 9.

W ü r t e m b e r g.

Schwaben, besonders Württemberg, hatte, gleich den andern Kreisen Deutschlands, seine uralten städtischen Boten-Anstalten, in der Folge Landposten genannt, die jedoch nicht regelmäßig waren und theils von Stadt zu Stadt, theils durch einige nach entfernten oder bis zum Bestimmungs-Ort gingen. Sie kamen und gingen nicht an festgesetzten Tagen und Stunden, sondern nach Zeit und Umständen.

Im letzten Jahrzehend des funfzehnten Jahrhunderts wurden eigene landesherrliche Botengänger zu Fuß und reitend gebraucht. Denn die Regierungsgeschäfte des Landesfürsten, Grafen Eberhard^{h)}, seine Einrichtung in der Landesverwaltung und seine Verbindungen mit dem Kaiserlichen Hof und den benachbarten Fürsten forderten einen ununterbrochenen Schriftwechsel in jener sehr ernstern sorgenvollen Zeit. Ferner ging durch Stuttgart die große Fahr- und Heerstraße aus Oesterreich, Franken, Baiern nach dem Elsaß u. folglich waren die Brieffendungen bedeutend.

^{h)} den 21. Julius 1495, auf dem Reichstag in Worms vom Kaiser Maximilian I. zum Herzoge von Württemberg und Teck förmlich ernannt und belehnt.

Die älteste sichere Nachricht von einer wirklichen Post fängt mit der von dem Franz von Taxis im J. 1516 angelegten reitenden Botenpost von Brüssel durch Süddeutschland nach Italien an, zu deren Fortkommen von dem Herzog Ulrich im Württembergischen vier Stationen — in Canstadt, Ebersbach, Enz:Waihingen und Knittlingen — bewilligt wurden. Franz von Taxis nahm dies als eine Gefälligkeit auf, seine Nachfolger, die General:Postmeister, erklärten es für eine Schuldigkeit, die von allen Reichsfürsten beobachtet werden müsse.

Neben dieser Anstalt sorgte vorzüglich Herzog Christoph (1550—1567 für das Vermehren und die bessere Einrichtung des inländischen Botenwesens, da ihm die vielen Aufträge vom Kaiserlichen Hofe, z. B. die persönliche Visitation des Reichs:Kammergerichts in Speyer u. u. seine Anordnungen in weltlichen und kirchlichen Angelegenheiten, seine Theilnahme an den damals öffentlichen Religionsgesprächen, die als wichtige Landesfachen betrachtet wurden, seine schiedsrichterlichen Entscheidungen zwischen streitenden Fürsten und seine persönlichen Besuche der Reichstage, wahrlich überhäufte Veranlassungen zu einem Schriftwechsel gaben, und das Anordnen geregelter Botensendungen nöthig machten. So gingen z. B. eigne Botenläufer von Stuttgart nach Wien und Prag, über deren Porto:Einnahme und Ausgabe sich die Boten: (Post:) meister berechneten, und der Taxische Württembergische Postmeister in Canstadt empfing Schreib: und Packmaterialien aus der Herzoglichen Schreiberei (Kanzlei).

Diese Landesposten waren zwar gut eingerichtet, aber sie geriethen, wegen des geringen Ertrags, in Abnahme. Dahin mußte es wohl kommen, weil die benachbarten Stände und Kreise den Durchgang der Herzoglichen Posten, und die Mitwirkung versagten, dem Hause Taxis und dessen Postwesen unterthänig bleiben wollten, nur diesem und dem Kaiser huldigten und das Beste und Gedeihen der Reichsposten förderten. Hiezu der ächtrepublikanische hoffärtige Starrsinn einer Menge Reichsstädte in Sebez: und Taschen:Formaten von Oesterreichs Gränze bis jenseit des

Reichs, deren wohlwollende Vorstände im Dunkel eigener Macht und Gefährdung ihrer Hoheitsrechte, einen Vorschlag des Reichs oder gar eines Landesfürsten zum Gemeinwohl selten wohlwollend aufnahmen, vielmehr in der Regel jeden Antrag zur Anlage eines Botenlaufs durch das reichsstädtische Gebiet nach einem andern u. u. störrisch verwarfen.

Aus diesem Widerstreben konnte nichts Gutes hervorgehen und daher bestanden nur sehr wenige Anstalten von einiger Bedeutung, wie z. B. 1581 der Postcours von Stuttgart über Hirschau nach Herrenalb für Rechnung des Regenten, den auch die Unterthanen, neben den städtischen Botenposten benutzten. Vom Herzog Ludwig — dem letzten Sprossen des alten Stammhauses — sind noch Briefe vom 5. October 1592 an den Herzog Friedrich Wilhelm von Sachsen und an den Markgrafen Georg Friedrich in Osnolzbach (Anspach) vorhanden, in welchen derselbe von einer Briefpost nach Nürnberg und der Abgabe der Briefe an den Factor Zacharias Ringsdorf spricht, auch daß eine Post von Stuttgart durch Nürnberg nach Sachsen angelegt worden sey. Eben so wird in einer Verordnung des Herzogs Friedrich vom J. 1603 ausdrücklich der Postjungen und Postreiter, der Poststationen und Postcoursen im ganzen Lande erwähnt, zu den letztern gehörten als vorzüglich und wichtig die nach Speier und Straßburg.

Die Staats-Briefcouriere des Fürsten, bloß für seinen Privatdienst bestimmt, waren Edelknaben und hießen Edle Postjungen, zur Unterscheidung von den Postillon oder schlechthin von den Post-Jungen. Beide führten Posthörner. Diese Postboten zu Fuß und zu Pferde auf den Coursen nach Maulbronn, Speier, Münsingen, Anspach, Halle, Dresden, Berlin, München, Straßburg u. u. waren vereidet und erhielten ein bestimmtes Botenlohn, Nachtquartier und Zehrgeld, z. B. von Stuttgart nach Berlin 77 Gulden 12 Bazen — nach München 14 Gulden 6 Bazen u. u. Ich erwähne dieser Anstalten, um zu beweisen, daß im Württembergischen ebenfalls lan-

desherrliche Posten lange vor der Tairischen Erbbelehnung (im J. 1615) bestanden.

Noch überzeugender ist die Verordnung Herzogs Johann Friedrich vom J. 1611, in welcher er seinen Willen ausspricht, das Landes-Postwesen zu verbessern, besonders die Posttare zu bestimmen. Er fordert zugleich seine Beamten auf, darüber Bericht zu erstatten und „von den Messgern im Land, so „auch mit ihren Pferden gebraucht werden zc. zc. auch „wie es mit der ordinari Post bißhero gehalten, was „jedem vor eine gelegte ordinari Post (für eine Station) „auf ein Pferd zu geben seyn möchte zc.“ Dies alles geschah 4 Jahr vor der Investitur Lamoral's II. von Tairis als General-Postmeisters im Reich, durch welche alle Posten der Reichsfürsten aufgehoben, eigentlich verboten wurden.

Je höher der Nutzen und Ertrag der Landesposten stiegen, desto mehr sanken die niederländisch-spanischen Posten (des von Tairis) in Verfall und in eine fast untilgbare Schuldenlast. Denn der Postchef in Brüssel bezog alle Posteinkünfte zu seinem Bestehen und um den Glanz seines Hauses führen zu können. Den Post-Officialen und Posthaltern blieb dagegen überlassen, sich selbst aus denjenigen Postgeldern zu besolden und zu unterhalten, welche sie auf selbstbeliebigen Wegen erwerben konnten. Das Stocken, sogar die Auflösung der ganzen Anstalt schienen unabweidbar sich zu nahen. Zum Glück starb der tiefgebeugte Wäh-rige Greis und Postchef.

Da erlösete plötzlich Kaiser Matthias durch einen Gewaltschritt das spanisch-burgundische Postwesen vor der Hand von allen Drangsalen. Er überwies seinem bisherigen Hof-Postmeister Lamoral von Tairis das durch dessen Vaters Tod erlebte General-Postmeisteramt in den Niederlanden und Burgund, und belieh ihn den 27. Julius 1615 mit dem erschaffenen Reichs-General-Postamt in Deutschland, erklärte den Begünstigten zum alleinigen Herrn und Besitzer aller Postanstalten im Heiligen Römischen Reich, mit Ausnahme derer in den Oesterreichischen Erb-
staaten,

staaten, und gebot allen Reichsfürsten, ihre Landesposten abzuschaffen, und nur die für Reichsposten erklärten Taxischen Posten aufzunehmen. (B. I. S. 118) Württemberg gehorchte nur zum Theil, blieb lau und lässig in der Ausführung; richtete 7 Jahr nachher (1622) sein Land- und Postwesen besser ein und gab eine sehr bestimmende Post-Ordnung.

Der (dreißigjährige) Krieg und die Kaiserlichen Heere verließen dem Reichs-Postwesen eine Macht, welche alles Widerstreben der Fürsten in Süddeutschland unterdrückte. Diese unterlagen dem Willen des Reichs-Oberhauptes und den Zudringlichkeiten der Taxischen Beamten; jeder Geplagte vermied sorgsam die sehr theuern und vollwichtigen Executions- und Pönal-Mandate des Reichs-Hofraths in Wien und des Reichs-Kammergerichts, die Beide nicht Einen Daken der ungeheuern Sporteln erließen.

In ganz Schwaben, besonders im Württembergischen, hausten die Kaiserlichen, der Herzog, Schwedens Bundesgenosse, mußte nach Straßburg entfliehen und wurde erst durch den Westphälischen Friedensschluß (1648) wieder Besitzer seines Landes. Durch diese Erschütterungen waren denn auch die Boten- und Landesposten ungemein zerrüttet worden, Gewerbe, Handel und Briefwechsel hatten fast aufgehört.

In diesem Elend entstand gerade die erste goldne Zeit der Reichsposten. In Baiern, Franken, Schwaben und Baden, auch im Mitteldeutschland, setzte sich Taxis fest, einige Widerwärtigkeiten wurden scharf gerügt und fruchteten nichts.

Als jedoch die Segnungen des Münsterschen Friedens nach und nach eintraten, die Kreise sich erholten und das schreckliche Jahrhundert vollendet war, erhob sich Herzog Eberhard Ludwig von Württemberg, der einzige Fürst in Süddeutschland, der seine Hoheitsrechte und sein Postregal aufrecht halten, und sich nicht den Anmaßungen eines Fremden hingeben wollte. In diesem festen Willen einer Selbstständigkeit ertheilte der Herzog seinem Kammer-Courier Johann Ebert das Privilegium d. d. Tübingen den 24. Junius 1708, eine fahrende Post von Stutt-

gard nach Nürnberg anzulegen, auch beschloß er im folgenden Jahr (1709), alle von Privat-Personen unterhaltenen fahrenden, reitenden und Wöten-Posten auch die Landkutschen aufzuheben, ein eigenes Landes-Postwesen zu errichten, den Ertrag aller Anstalten in eine Kasse zu sammeln und aus dieser die Besoldungen und Unterhaltungskosten auszahlen zu lassen.

Der Postmeister Ebert beging schlechte Handlungen und wurde seines Amtes entsezt. Der Regent berief die Brüder Fischer von Reichenbach aus Bern, ernannte sie durch die Bestallung vom 20. März 1709 zu seinen Ober-Land-Postmeistern in Stuttgart und Schaffhausen und ließ von ihnen fünf Postcourse veranstalten, welche das ganze Land durchkreuzen sollten, neben diesen noch eine besondre Postroute von Schaffhausen bis in die Pfalz. Diese Anlagen bezweckten, Reisende, Waaren und Landbriefe zu befördern, was Taxis mit seinen bloß reitenden Posten nicht vermochte.

Und dennoch beschwerte sich das Reichs-Post-Generat über Beeinträchtigung seiner Rechte und Kaiser Joseph I. untersagte das Fortbestehen, aber Herzog Eberhard behauptete seine Befugniß Kraft der Oberlandeshoheit und ließ den widerspenstigen und troßigen Stadt-Reichs-Postmeister in Stuttgart durch Soldaten verhaften und zur Büßung seiner Insolenzen in den Gefängnisthurm sperren.

Fürst Taxis sezte die Nachbarkreise und alle Reichsgerichte in Aufruhr und bestürmte den Kaiser mit Bitten um Beistand und um die härteste Ahndung der schreienden Frevelthat. Beides erfolgte mit den bittersten Ausdrücken in Josephs Schreiben vom 25. Mai; der Kaiser erkannte widerrechtlich die Post-Einrichtungen des Herzogs für null und nichtig und ermahnte, nichts zu verhängen (zu unternehmen), was dem Reichs-Postregali präjudicirlich sey. In einem besondern Mandat wurden die nachbarrlichen Kreisstände und Reichsstädte aufgefordert, die neuen Württembergischen Posten zurück zu weisen. Es geschah aus Furcht vor des Kaisers Ungnade.

Herzog Eberhard war nicht der Mann und Herrscher, der sich bedrohen und einschüchtern ließ. Er war es, der zum Stauen und Schrecken aller seiner jaghaften Mitfürsten in Süddeutschland, und zur Bewunderung aller Regierenden in Norddeutschland, die berühmte Württembergische Deduction vom 10. Junius 1710 (v. Bruns von Regal, B. I. Th. I. S. 165) an alle Reichsstände sandte und in seinem Schreiben an den Kaiser bündig und kräftig erklärte:

„So bin ich, der Herzog, ein vor allemal resolvirt, mich bei meinen hohen Regalien äußerst zu maintainen 2c. 2c. Da hingegen der Fürst von Taxis nicht einen Heller von publicis oneribus übernommen.... vielweniger die mir angehörige in Fürstl. Livrée authorisirte Bediente arrestiren, oder denselben den in aller Völker Rechten wohlhergebrachten liberum et innoxium transitum zwischen meinen Aemtern durch einige dazwischen stossende Stände sistiren und ferners verweigern lassen werde..... Ew. Kayserl. Mayestät geruhen allergnädigst zu gestatten... daß der Fürst von Taxis zu besserem Comportement mit denen sub maximis oneribus afficirten höhern Ständen angewiesen werde 2c. 2c.“

Auf eine nochmals, doch in gemilderten Ausdrücken, abgefaßte Ermahnung Josephs und auf den Rath der Mitstände, welche jede Mitwirkung ernstlich versagten und den Zorn des Kaisers scheueten — wurde jener Taxische Stadt-Postmeister der Haft entlassen und zur Befestigung der Klagen, in Herzogliche Dienste genommen.

Die wohl eingerichteten Landesposten verblieben zwar, gerathen aber in Abnahme und Verfall, weil sie von den Nachbar-Ständen nicht zugelassen wurden, um sich dem Kaiser gehorsam und dem Fürsten von Taxis willfährig zu zeigen, auch dessen Bestes zu besorgen. Darum wurden denn auch die Reichsposten wieder aufgenommen und die landesherrlichen fahrenden Posten dem Reichspost-Generat auf 30 Jahr in Pacht überlassen.

So verblieben die Reichsposten in dem alten Wesen und stiegen im Glanz und in der Macht das Jahrhundert hindurch bis zu jenem großen Ereigniß — der Abtretung aller jenseit des Rheins gelegenen Gebiete Deutschlands an die Republik Frankreich, welche einige Jahre später die Säkularisation der Bisthümer, Stifter, Abteien und aller geistlichen Besitzungen und somit die Veränderung vieler Länderteile zur Folge hatte.

In jenen verschwundenen geistlichen Herrschaften hatten die Reichsposten die Oberhand gehabt, und da die erledigten Länder u. zu andern Gebieten übergingen, wurde die Stellung der Reichspostanstalten schwankend und ungewiß. Sie hing nun von dem Willen der neuen Beherrscher ab, weil ein verjährter Besistand nicht gelten konnte; denn jene Posten waren von den Landesherren weder freiwillig, noch durch Verträge aufgenommen, sondern von den Kaisern, kraft eigener Gewalt, aufgedrungen worden.

Diesem bedrohlichen Nachtheil beugte der Fürst von Taxis dadurch vor, daß er die ihm wohlwollenden Mitglieder der Reichsversammlung dahin vermochte, in dem §. 13. des Reichs-Deputations-Hauptschlusses vom 25. Februar 1803. das Verbleiben der Reichsposten in allen Ländern zu bestätigen, in welchen solche zur Zeit der Länder-Abtretung vorhanden waren. Doch auch diese Zusicherung schien seine Besorgniß nicht zu heben, denn der Fürst fand es gerathen, im Jahr 1805 mit den theilhaftigen Reichständen noch besondere Regesse zu schließen, also auch mit denen in Schwaben.

Der am 20. December 1805 zu Pressburg zwischen Oesterreich und Frankreich geschlossene denkwürdige Friede, der im Voraus den Untergang der uralten deutschen Staatsverfassung verkündete, gab auch, wie Baiern, dem Herzoglichen Hause Württemberg die Königskrone und mit derselben die volle unbeschränkte Landeshoheit. Diese wurde noch erweitert. Denn, bedrängt von Napoleons Macht und Eroberungsgeiste, vereinigten sich im folgenden Jahr bekanntlich 14 Reichsfürsten und schlossen den zu St. Cloud am 19. Julius 1806 von ihrem Protector, Frank-

reichs Kaiser, vorgeschriebenen und bestätigten Rheinbund, die Mitglieder trennten sich vom Reichsfürsten-Verband und erklärten sich frei von der Abhängigkeit des deutschen Staats-Oberhauptes. Auch Kaiser Franz II. g) legte als solches in der Acte vom 6. August desselben J. die bisherige Leitung der Reichs-Angelegenheiten nieder. Durch beide Urkunden war folglich jedem Staat in Deutschland die unbeschränkte Befugniß zugesprochen worden, in seinem Gebiet die alte Verfassung, mithin auch das Reichs-Postwesen, aufzuheben.

Friedrich Wilhelm Karl, nun unabhängiger König, benutzte sogleich die ihm überkommene Macht, hob die Taxischen, vormals Reichsposten, auf und vereinigte deren Anstalten mit den jetzt eigenthümlich gewordenen Landesposten.

In den Jahren der unseligen Kaiserherrschaft Napoleons und nach dem Aufhören der Unterwürfigkeit so vieler deutschen Fürsten, verblieben die Würtembergischen Postanstalten in ihrer Verfassung bis in die Mitte 1819. Da fand es der König angemessener, das ganze Landes-Postwesen zu verpachten und darüber mit dem Fürsten Alexander Karl Joseph von Taxis unterm 27. Julius (1819) einen Post-Lehnvertrag abzuschließen. Die Königliche Verordnung vom 9. September überträgt dem Hause Taxis die Würde eines Königlich Würtembergischen Erb-Land-Postmeisters als Erb-Mann-Thronlehn mit dem gesammten Landes-Postwesen, unter der Benennung: General-Direction der Königl. Würtembergischen Posten. Zugleich ertheilte der Regent dem Belehnten sehr wesentliche Familien- und Standes-Vorrechte, z. B. Ebenbürtigkeit, Befreiung seiner Söhne von

g) Der 54te seit Karl dem Großen, der 20te seines dreifachen Regentenstamms Habsburg-Oesterreich-Lothringen.

der Militärpflicht, Ehrenwachen in seinen Schlössern, Einquartierungs-Freiheit u. u.

Der Monarch hat sich die Landeshoheits-Rechte, das Ober-Eigenthum der Posten, die Obergerichtsbarkeit, Bestätigung der Postgesetze und Beamten und die Schließung der Postverträge vorbehalten. Das Ganze ist dem Ministerium des Innern untergeordnet, die Postbeamten müssen Landes-Eingeborne seyn und als solche eine zweifache Verpflichtung — den Unterthanen: und den besondern Amts-Eid — ablegen.

In Stuttgart ist das Haupt-Postamt und zugleich die Central-Verwaltung.

Das Königreich Württemberg enthält (nach Hassels und Hasselspergers Angaben) 357½ Quadrat Meilen Flächen: Inhalt mit 132 Städten, und einen Post-Staat von 33 Meilen Länge und 23½ M. Breite mit 4 Schnellposten und zwar von Stuttgart über Ulm (11 M.) und Augsburg (10 M.), nach München (8½ M.) = 29½ M.

: : : **Carlsruhe (10), nach Straßburg=19½ M.**
 : : : **Heilbronn 6½ und Heidelberg nach Mainz**
 und Frankfurt=23 M.
 : : : **nach Tübingen (4 M., künftg bis Schaf-**
 hausen).

Ein Dampfboot fährt von Buchhorn (Friedrichshafen) in 2 Stunden nach Rohrschach im Kanton St. Gallen.

In dem Haupt: Finanz: Etat für die drei Jahre vom 1. Julius 1830 bis 1833 wird die jährliche Post: Einnahme auf 210,000 Gulden angegeben.

K a p i t e l 10.

K u r - H e s s e n .

Nach der amtlichen Versicherung eines höchst würdigen Geschäftsmanns bei der Preussischen Ober-Postbehörde, sind nur äußerst wenige Handschriften und Urkunden über das Postwesen in der vormaligen Landgrafschaft, jetzt Kurfürstenthum Hessen, vorhanden. Diese Versicherung ist zuverlässig und glaubhaft, da dieser Beamte in der sechsjährigen Dauer des fast vergessenen Königreichs Westphalen eines der bedeutendsten Aemter bei der damaligen General-Postdirection in Cassel verwaltete. Alles geschah vor seinen Augen und einiger noch lebenden Zeugen im Postfache.

Dieser Mangel der Documente und fast aller wichtigen Actenstücke hat seinen Ursprung eigentlich einer edlen, wohlthätigen Absicht zu danken. Dem Erfinder sey Preis und Ruhm dafür.

Ein vor 1806 wegen unterschlagener Kassengelder und verfälschter Amtsrechnungen, kassirter Preussischer Post-Officiant N—e h), war nämlich durch geheime Empfehlungen treugesinnter Patrioten, während der Französischen Fremdherrschaft, bei der Königlich

h) Ein ausländischer Postbeamte, welchen Preussen mit der Entschädigungs-
Provinz in seine Dienste übernommen hatte.

Westphälischen Ober:Postbehörde in Cassel angestellt worden. Dieser Ehrenmann, in dem guten Glauben, daß die Französisch:Westphälische Regierung seine eigene Lebenszeit weit überleben werde, fand anrathlich, alle Acten und wichtigen Handschriften zu entfernen, welche Bezug auf frühere Post:Einrichtungen und Ereignisse hatten und den neuen Machhabern doch nichts nützten, da diese weder geschriebenes Deutsch lesen konnten, noch deutsch lernen mochten. Darum wurde von diesen Reformatoren Alles nach eigener mitgebrachter Ansicht, und in ihrer vaterländischen Sprache und Postweise, die sie freilich auch nicht kannten, abgehandelt. Es ging dennoch.

N—e fand das unfehlbare Mittel einer Erleichterung der Postdienst:Geschäfte in dem zentnerweisen Verkauf der amtlich ihm übergebenen Acten und Documente, die ihm und seinen un:deutschen Obern ganz überflüssig blieben, überdies wurde durch sein Fortschaffen der Acten und ausgeleerten Behältnisse in den Geschäftszimmern viel Raum gewonnen. Den baaren Erlös dafür behielt jedoch der Umsichtige — seinem Billigkeits: Sinn zufolge — ohne Anfrage, zu seinem eigenen Gebrauch, schon darum, weil er der Erfinder war und nur er allein aus eigenem Triebe die Mühe des Sammelns und Verkaufs übernommen hatte. Als König Jerome, der erste und letzte Regent des Royaume de Westphalie, am 20. October 1813 den merkwürdigen schnellen Lauf aus Cassel nach Frankreich unternahm, verschwand auch jener Rechtliche auf immer.

In dem einzigen und Haupt:Orte, in Cassel also, wo man die Postschriften voriger Jahrhunderte finden sollte, fehlt es an allem, was zur Kunde früher Zeit gehört. Man muß sich mit hin mit dem begnügen, was die gesammelten, gedruckten und geschriebenen Notizen, Bücher und Urkunden darbieten.

Als nahe vor und in den Zeiten der Kreuzzüge auch in Deutschland der Handelsgeist mehr und mehr sich regte und ver:

breitete, als Italien, vorzüglich Venedig und Genua, mit den großen Kaufmanns- und Reichs-Städten Deutschlands an der Nord- und Ostsee in Verbindung traten, und Hamburg und Nürnberg die Haupt-Niederlagen der Levantischen Waaren enthielten, da entstand auch eine große Heer- und Frachtstraße aus Sachsen durch Thüringen und Hessen nach Frankfurt a. M., Frankreich, Brabant und Holland.

Man findet zwar nicht, daß Cassel in den Hansabund aufgenommen wurde, obgleich die Nachbarstädte Münden, Paderborn und Göttingen zu jenem großen Handelsverein gehörten, aber es läßt sich nicht bezweifeln, daß auch die Hessischen Städte, besonders Cassel, schon durch die Gelegenheit der wichtigen Handelsstraße angeregt, einen bedeutenden Briefwechsel führten, der durch Landesherrliche und Städtische Boten bestellt wurde.

Die Richtigkeit dieser Behauptung wird durch ein Zusammenstellen der damaligen Begebenheiten bekräftigt. Die Regierung Karls V. war reich an Ereignissen, die Reformation trat auf in ihrer Kraft und Wirkung, die Fürsten Deutschlands nahmen Theil entweder als Verehrer und Beförderer, oder als Widersacher und Unterdrücker. Zu jenen Aufgeklärten und Geistreichen gehörte auch Philipp I. der Großmüthige, Landgraf zu Hessen (1509—1567), der mit seinem Vetter, dem Kurfürsten Johann Friedrich zu Sachsen, gemeinsam das Ausbreiten der neuen Lehre betrieb und zu deren Beschützung Bündnisse schloß. In dieser Zeit des Kampfs der Religionsfreiheit, des Denkens und einer geläuterten Ueberzeugung, gegen Finsterniß, Aberglauben und Herrschaft der Klerisei mußten der Briefwechsel ausgebreitet und von Nothen, folglich Botensendungen jeder Art vorhanden gewesen seyn.

Indessen scheint in Ober- und Niederhessen ein eigentliches, geregeltes Botenwesen — späterhin Posten genannt — erst zwischen 1615 und 1618 bestanden zu haben, als Kaiser Matthias den Lamoral von Taxis am 27. Julius 1615 mit dem Reichs-General-Postamte im Deutschen Reiche belehnte und zugleich be-

vollmächtigte, seine Posten überall einzuführen. Der Haupt-Gewährsmann, der Kaiserl. (Türksche) Postmeister von der Virgiden in Frankfurt a. M. (1628) und einige weniger bekannte Schriftsteller bemerken in Bezug auf das Hessenland, daß in alten Zeiten Posten, d. h. Boten zu Fuß und reitend, von Frankfurt a. M. nach Leipzig, Hamburg &c. &c. und von Wien, Prag und Nürnberg nach Eöln und dem Mittelrhein — folglich über Cassel und durch ganz Niederhessen angelegt worden sind, und

„daß eyliche Reichs, Chur, vndt Fürsten von
 „langen Jahren her eigene Landposten durch
 „Dero Lande vndt Aempter zur Bestellung ihrer
 „hochnothwendigen Cancellen, vndt andere Bes
 „chlichen (Befehle) in Observanz gehabt,
 „selbige auch durch die (Türkschen) Postämpter
 „nie angefochten worden &c. &c.“ (in v. Deust Post-
 Regal, Th. II. S. 570 und 597.)

Auch in der Post- und Boten-Ordnung des Kurfürsten Jo-
 hann Sigismund von Brandenburg vom 20. Junius 1614
 (urschriftlich im Post-Archiv zu Berlin) stehen die regelmäßigen
 Botengänge von Eöln an der Spree (Berlin) nach „Darmb.
 „stadt, Seydelberg, Coelln, Frankfurt a. M., Cassel (dies
 „mit 5 Thaler Botenlohn und 3 Groschen Zehr- und
 „Wartegeld), Erfurth, Eisenach &c. &c.“ namentlich aufge-
 führt.

Diese Stellen überzeugen, daß die Reichsstände, mithin auch
 der Landgraf in Hessen, eigenthümliche Landesposten — Boten
 zu Fuß und zu Pferde — besoldeten, ehe Turis seine Anstalten
 einführte.

Die Postanstalten nach heutiger Verfassung haben im
 Hessischen erst im J. 1626 begonnen.

Kaiser Ferdinand II. erließ nämlich unterm 23. November
 1627 ein Rundschreiben an Kurmaynz, Fulda, Hamburg, Kur-
 köln, Hessen, Kursachsen, Coburg, Braunschweig &c. &c. mit

dem Ersuchen: „dem Grafen Leonhard von Taxis von, „verweigerlich zu verwilligen, seine Posten dort einzuführen, ein solches gemeinnütziges Werk zu befördern „und demselben behülflich zu seyn.“ Im folgenden Monat, den 17. December, erschien noch eine zweite Aufforderung mit dem Zusatz: daß der Graf nach eigenem Gefallen Beamte folglich auch seine Landsteute, Italiener — anstellen könne.

Der Landgraf Wilhelm V. wird den Auftrag erfüllt haben, denn im Jahr 1642 waren in Cassel und Marburg Taxische Postmeister vorhanden. Nach deren Tode ließ jedoch die verwitwete Landgräfin Amalie Elisabeth — als Regentin und Vormünderin ihres Sohnes Wilhelm VI. — Landes-Eingeborne zu Fürstlich Hessischen Postbeamten bestellen und gestattete den Reichs- oder Taxischen Posten nur den Durchgang.

Der (dreißigjährige) Religionskrieg näherte sich seinem Ende, in manchen nicht so hart mitgenommenen Gegenden des Mittels und Norddeutschlands regten sich Thätigkeit, Ackerbau und Gewerbefleiß und gründeten schon einen Wohlstand. Dies Gedeihen ermunterte den sehr begüterten Frachtfuhrherrn Rdtger Hinüber in Hildesheim (s. Hannover Kap. 6 S. 325), von seinen drei Landesfürsten, den Herzogen in Celle, Hannover und Wolfenbüttel, die Errichtung einer Briefpost zwischen Bremen, Hamburg und Cassel zu erbitten. Sie wurde zugestanden und die Landgräfin gab gleichfalls unterm 4. Julius 1642 ihre Einwilligung zu dieser und noch einer Post des Hinüber von Cassel bis Frankfurt und Eöln, vereinigt mit der Post von Bremen. Dadurch entstand der große Cours von Hamburg und Bremen nach Frankfurt, den Taxis in der Folge durch Wachtsprüche des Kaisers sich zueignete, darum, weil schon eine extraordinäre Reichspost im J. 1616 den freien Durchgang von Minden über Mienburg nach Bremen erlangt hatte, die mit der Briefpost aus Frankfurt — folglich über Cassel — in Verbindung stand.

Im folgenden Jahrzehend hatte sich ein Reichs-Postverwalter Bernhard Parwein in Cassel eingebrängt, der manchen Un-

fug und eine Art Postregal ausübte, sich viele Freiheiten erlaubte, übermüthig und herrisch benahm und willkürlich das Porto erhöhte. Erzürnt über diese Anmaßungen des Fremdlings, wollte die Landgräfin, Regentin und Vormünderin ferner kein Reichs-Postwesen in ihrem Gebiete dulden und ließ einige ernstlich gemeinte Anstalten zu dessen Entfernung treffen.

Entrüstet darüber bat Graf Lamoral (Claudius Franz) von Taxis unterm 21. December 1658 den Kaiser Leopold I. um Schutz; der Reichshofrath in Wien untersagte in seinem Schreiben (Intercessionale) vom 27. Januar 1659 dem jungen Landgrafen das Verdrängen des Parwein, verwendete sich zugleich zum Besten Taxis und forderte den Landgrafen auf, seine Beschwerden gegen die Reichsposten innerhalb 2 Monaten anzuzeigen (v. Weust, Th. II. Abschn. V. §. 4). Der Landgraf war jedoch den Unannehmlichkeiten durch einen commissarischen Vergleich mit dem eingeschüchterten Parwein zuvorgekommen, wodurch die Streitpunkte beseitigt und die Portosätze ermäßigt worden waren.

Dieser mit Schlaueit ausgeführte Vergleich hatte die höchst nachtheilige Folge für Taxis, daß dessen Einleitung — sein Postmonopol in Hessen einzuführen — zertrümmert und in der ganzen Landgraffschaft eigene Landesherrliche Posten errichtet wurden. Ein erneuertes Untersagungs-Rescript des Kaisers vom 20. December 1659 an Hessen und andre Reichsfürsten besofgte Niemand.

Karl I., seines Bruders Wilhelm Nachfolger, wandte beim Antritt seiner Regierung (1670) Macht, Ansehen und Unterhandlungen zum Wohl seines Landes an, und unterstützte fähige umsichtige Männer, auch die Posten dadurch zweckmäßiger einzurichten, daß sie sich an die benachbarten anschlossen. Um den Verkehr zwischen Süd- und Norddeutschland vermöge der hessischen Posten schneller, wirksamer und kräftiger zu fördern, ließ der Landgraf in der Reichsstadt Frankfurt ein eigenes Hessisches Post-Comtoir errichten, das folglich als Anfangspunkt der großen, durch ganz Niederhessen gehenden Heer- und Post-

straße nach Hamburg und Bremen wichtig werden mußte und geworden ist.

Ueber diese Anordnung erhob der Reichspost-General eine sehr dringende Beschwerde beim Kaiser, jedoch nicht gegen den mächtig und ihm gefährlich gewordenen Hessen-Fürsten, sondern gegen die Stadt Frankfurt, als Unterthanin des Reichs-Oberhauptes. Der Magistrat erhielt daher am 7. Mai 1670 ein Reichs-Mandatum executoriale: in seinem Bereich sogleich jede fremde Postanstalt aufzuheben. Der Senat ersuchte den Fürsten um Einziehung des Hessischen Postcomtoirs. Der Landgraf, im Verein mit Braunschweig-Lüneburg bedrohte aber unterm 5. Junius die Stadt, das Hessische Postwesen nicht anzufechten: es unterblieb und das Comtoir waltete fort.

So manche Versuche mißlangen, den Landgrafen zu gewinnen, dem Willen des Kaisers nachzugeben. Hessen fügte sich nicht, und verband sich sogar mit dem Herzog Maximilian Immanuel von Baiern, vereint allen Zumuthungen des Hauses Taxis zu widerstreben.

Im J. 1695 glaubte Eugen Alexander Franz — von Leopold I. in den Reichsfürsten-Stand erhoben i), und fußend auf seines Beschützers nie versagte Willfährigkeit — als nunmehriger Reichsstand unbedenklich verfahren zu können, er bewirkte bei seinem Schutzherrn ein Mandatum cassatorium an den Landgrafen und an Kur-Baiern zur Aufhebung ihrer Posten. Baiern vertheidigte sein Postrecht sehr nachdrücklich und behielt sein Postwesen. Landgraf Karl, der den Ausgang des Streits mit Baiern abgewartet hatte, trat ebenfalls jenem Cassations-Mandat entgegen, indem er die Anmaßungen des Reichspost-Fürsten unbeachtet, und die Kaiserlichen Verbotschreiben unbeantwortet und unbefolgt ließ.

i) nicht wie Klüber und Fischer behaupten im Jahr 1686 (f. B. I. S. 218). Die Erhebung geschah erstlich am 4. October 1695.

Dieser junge Held bei Rheinfels, Landgraf Carl, wünschte die Aufnahme und Wohlfahrt seines Landes durch Handelsverbindungen mit den Nachbarländern zu erreichen und diesen sich anzuschließen, um durch das Anknüpfen seiner Posten den Schriftwechsel wohlfeiler und schneller zu befördern zu lassen. In diesem Regentensinn trug er dem Churfürsten Friedrich III. von Brandenburg (seit 1701 König Friedrich I. von Preussen) die Errichtung einer Verbindungspost der Preussischen mit den Hessischen Ländern an; aber beide Gebiete waren durch das damals kurmainzische Eichsfeld getrennt, und dies konnte ohne einen beträchtlichen Umweg nicht vermieden werden. Das Ausführen war bedenklich, denn im ganzen Eichsfeld waren schon Kaiserliche oder Reichs-Posten vorhanden, und deren Beschützer für ganz Deutschland gerade der Besitzer jenes Ländchens, der Kurfürst von Mainz, welcher als solcher keinen Eingriff zulassen durfte. Doch das Ersuchen Friedrichs vom 17. August 1693 und die Freundschaft gegen diesen mächtigen Regenten bewogen den geistlichen Kurfürsten Anselm Franz am 10. Februar und 12. März 1694 seine zweifache Einwilligung zum Durchgange der brandenburg-hessischen Posten zu geben mit der Beschränkung, daß unterwegs im Eichsfeld zum Nachtheil der Reichsposten keine Briefe bestellt und gesammelt werden sollten. Durch diese Klausel wurden alle Einwendungen des Reichs-General-Erb-Postamts beseitigt.

Die Stationen dieser fahrenden Post wurden von Halberstadt (dem Anschlußpunkte der Berlin-Cleveschen Post) über Benneckenstein, Ellrich und Heiligenstadt nach Cassel, 1695 veranstaltet. Der Landgräfliche Postmeister Boddicker in Cassel und die auf dem Course belegenen Hessischen Postverwaltungen erhielten unterm 14. März 1696 Besoldungen aus der kurbrandenburgischen Postkasse ausgesetzt. Jene waren folglich in gewisser Beziehung zugleich kurbrandenburgisch-preussische Postbeamten.

Noch bedeutender und wichtiger wurde dieser Cours dem Preussischen Staate dadurch, daß 1732 das hessische Ober-Postamt die Ankunfts- und Abgangstage dieser Halberstädter Post so

einrichtete, daß sie mit der von Cassel nach Frankfurt a. M. gehenden übereinstimmte, und beide Course sich in Cassel veretneten, folglich ein ununterbrochener Postenlauf für Briefe, Reisende und Sendungen aus Ausland über Königsberg, Berlin, Cassel nach Frankfurt und Straßburg bis in die Schweiz und zurück, bewerkstelliget worden war.

Als 1806 Napoleon sich selbst zum Kaiser der großen Nation erwählt und sich ganz Norddeutschland unterworfen hatte, wurden in seinem Sinn und Willen von den Gewalthabern die Postanstalten der besetzten Provinzen umgeändert. Im J. 1813 endete bekanntlich das Königreich Westphalen seine sechsjährige Laufbahn, die Grafschaft Mansfeld, Thüringen und das Eichsfeld kamen wieder in Preussens Besitz und jener Cours in seinen alten Lauf. Doch nach drei Jahren, 1816 ward er aufgehoben und von Magdeburg über Quedlinburg, Nordhausen und Heiligenstadt verlegt, weil die vielen schmalen Holzwege im Harzwalde und die steinigten Straßen das Fahren der großen Postwagen so sehr erschwerten.

Endlich müde der ewigen Aufforderungen des Kaisers, der steten Anfechtungen des Reichs-Hofraths und bis zum höchsten Unwillen gereizt durch die unaufhörlichen Anerbietungen des Reichspost-Generalats entschloß sich nun der betagte Landgraf Karl, nahe vor seinem Tode, zu einem förmlichen Postvertrage mit jenem Reichs-Fürsten. Der Vertrag kam 1719 zu Stande, mit Beibehaltung der Landesposten.

Der Nachfolger, Friedrich I. vermählt an Ulrike Eleonore, Königin von Schweden k) — ward von den Reichsständen

k) und Schwester Königs Karl XII. der am 30. Nov. 1718 in den Kampfgräben vor Friedriesshall am Winternacht meuchelmörderisch erschossen wurde. Ulrike und ihr Gemahl nahmen Schwedens Krone an mit Verzichtleistung auf alle Souveränität, um — Königin und König zu heißen.

in Stockholm am 20. April 1720 zum König und Mit-Regenten erklärt. Als König verweilte er größtentheils in Schweden und ließ sein Geburts- und Erbland Hessencassel zwar von seinem Bruder Wilhelm (VIII.) als Statthalter regieren, jedoch mußten ihm jedes Edict und jede Landes-Verordnung zur Prüfung und Vollziehung übersandt werden.

In diesem Beherrschen zweier Staaten lag der Grund, daß in dem Regierungs-Zeitraum Friedrichs (1720 — 1751) alle Hessischen Behörden sich: Königlich Schwedische und Hochfürstlich Hessische Regierung u. u. unterzeichneten und die beiden Haupt-Postgesetze: Königlich Schwedische und Fürstlich Hessische Post-Ordnung d. d. Stockholm den 2. und 13. Februar 1732 und die in Cassel 1740 erschienene General- und Special-Brief- auch Acten-Taxe so benannt wurden.

Im Jahr 1715 waltete ein landgräflicher Ober-Postmeister von Wahr in Cassel. Nach ihm muß das Postwesen an den Wilhelm Ludwig Kenner verpachtet worden und hienächst die Pachtung an Meistbietende übergegangen seyn. Glaubhafte Nachrichten fehlen, daher sind die nähern Umstände und die Zeit unbekannt.

Der König fand während seiner Anwesenheit in Cassel, 1731, beim Untersuchen der Finanzzweige seines Landgrasthums, zu tráglich, die Postverpachtung aufzuheben und das Landes-Postwesen wieder für Rechnung des Staats verwalten zu lassen. Der Monarch berief daher jenen vormaligen Postpächter Kenner aus der Lausitz¹⁾ nach Cassel, ernannte ihn zum Königlich Schwedischen und Landgräflich Hessischen Rath und Ober-Postmeister und übertrug demselben am 25. October 1731 die Ober-Aufsicht und Leitung aller Landesherrlichen Post-Anstalten. Der Ernannte

begann

¹⁾ ihn hatte der König von Polen und Kurfürst zu Sachsen Friedr. August I. in seine Dienste genommen und als Ober-Postmeister in der Lausitz angestellt.

begann sein Amt mit der bessern Einrichtung der Course, vorzüglich mit den so wichtigen Posten nach Frankfurt a. M. und der Herausgabe der Post-Ordnung. Der überaus thätige Mann richtete auch sein Augenmerk auf die ungleichen, sehr unverhältnißmäßigen Portosätze, diesen Haupttheil des Postwesens. Nach 8 Jahren (1740) erschien die sehr umständliche General- und Special-Posttaxe, welche noch jetzt zur Grundlage genommen wird.

Im Jahrhundert vorher, 1640, war die Stammlinie der Grafen von Schaenburg mit Otto VI. ausgestorben, der Westphälische Friedensschluß v. 11. October 1648, Artic. XV. §. 3. hatte dem Landgrafen Wilhelm von Hessen-Cassel einen Theil der erledigten Grafschaft mit der Stadt Rinteln zuerkannt. Der neue Landesherr sorgte für die Aufnahme seines erworbenen Gebiets und besonders der Universität^{m)} in Rinteln, indem er die von seiner Mutter und Vormünderin angeordnete fahrende Post von Cassel dahin veranstaltete.

Der umsichtige Ober-Postmeister von Bahr in Cassel machte 1715 den Plan, die fahrenden Posten von Cassel nach Frankfurt und Nürnberg, durch das Verlängern jener Rintelschen Post, mit Bremen zu verbinden, und dadurch eine Hauptstraße aus Holland über Bremen ins Reich (Süddeutschland) zu erschaffen. Preussen nahm den 27. Februar 1716 Theil an der Ausführung dieses wichtigen Vorhabens dadurch, daß es eine fahrende Post von Rinteln nach Minden gestattete, von wo schon eine Preussische Fahrpost über die hessischen Ämter (Enclaven) Ucht und Bassum in der Grafschaft Hoya, bis Bremen im Gange war. Durch diesen Anschluß entstand der vielversprechende große Cours von Norden nach Süden. Die Post fuhr nur einmal wöchent-

^{m)} vom Grafen Ernst von Holslein am 17. Julius 1621 gestiftet.

lich, im J. 1737 wurde sie auf zweimal in der Woche bestimmt.

Vier Jahre nachher, 1741, gelang es dem Ober-Postamt in Cassel, Hannover für sich zu gewinnen, das damals einen mächtigen Einfluß auf den Senat in Bremen, fast eine Allgewalt ausübte. Hessen erhielt in dieser Reichsstadt durch Hannovers Vermittelung ein eigenes Postcomtoir, das jedoch, der Sicherheit und des Schutzes wegen, mit dem Hannoverschen Postamt dort vereinigt wurde. Zwei Jahr darauf (1743) errichtete Hessen auch eine reitende Post, deren freien Durchgang durch Minden Preussen ebenfalls bedingt erlaubte. Paris verlor ungemein durch diese Anlage, denn Hessen beförderte nun mit seinen Posten die Briefe aus Bremen innerhalb 34 Tagen nach Frankfurt a. M., was die Reichsposten nicht bewerkstelligen konnten. Ueberdies besaß Hessen nun in den beiden fremden Anfangs- und Endpunkten seines Courses, — in Frankfurt und Bremen, — eigenthümliche Postverwaltungen, die das Befördern ihres Nutzens zu lenken wußten.

Der Hubertsburger Friede (1763) hatte die Verheerungen des siebenjährigen Krieges beendet, in die heimgesuchten Staaten kehrte die Ruhe zurück, die Landesfürsten vermochten nun ihre Sorge auf die fast vernichteten Erwerbsquellen ihrer Staaten zu richten und die zur Verbesserung dienlichen Mittel anzuwenden. Daher fand es der Kurfürst Maximilian Friedrich von Köln, als Fürstbischof zu Münster, 1764, vortheilhafter, das ganze Landes-Postwesen seinem Ober-Postmeister, Hof-Kammerrath Duesberg in Münster, pachtweise zu überlassen. Dies Ereigniß bewog den Landgrafen Wilhelm VII. von Hessencassel, beim Fürstbischof von Paderborn auf die Verpachtung des Postregals im Paderbornischen anzutragen. Sie ward dem Hessenfürsten durch den Contract vom 31. März und 6. April 1764 zugestanden und ihm darin das Recht ertheilt, die reitenden und fahrenden Posten als sein unbeschränktes Eigenthum verwalten zu lassen.

Durch diese Pachtung war Hessen-Haupttheilnehmer des schon beim Anfange des Jahrhunderts entstandenen großen Post-Courses geworden, der sich von Leipzig über Cassel, Paderborn und Münster bis Amsterdam erstreckte (s. Preussen, B. 1 S. 214). Da jedoch im J. 1803 die Bisthümer Paderborn und Münster, als weltliche Gebiete und Entschädigungs-Provinzen, in Preussens Macht übergingen: so hörten mit dieser Veränderung der Landes-hoheit die Dauer und Kraft der Pachtungen und Bewilligungen auf, auch mit dieser Endschaft die Befugniß des Landgrafen, seine Posten bis Paderborn gehen zu lassen. Preussen ließ jedoch den Cours fortbestehen und setzte das gegenseitige Zubringen der Posten bis zu den Gränz-Stationen fest. So ist es noch jetzt.

Ein Verzeichniß der Posten in der vormaligen Landgrafschaft, nun Kurfürstenthum Hessen, und eine Darstellung der vielen Verbesserungen der Course, die Errichtung neuer und Umgestaltung vorhandener, gehören um so weniger hieher, da die Posten einem steten Wechsel unterworfen sind, folglich Verzeichniß und Angaben nach kurzer Zeit unvollständig und unrichtig seyn würden. Die sogenannten Postberichte der Postämter geben Auskunft über den jedesmaligen Bestand.

Die Schlacht bei Jena war geschlagen. Sie hatte am 14. October 1806 Preussens Macht und Heer geschwächt und zertrümmet, Preussens Verhängniß dem Sieger Napoleon überliefert, die westliche Hälfte der Länder ging verloren.

Bis dahin hatte der Landgraf, Kurfürst (Georg) Wilhelm I. von Hessen, stets dem verwandten Hause Preussen angehungen, war von jeher dessen treuer Freund und Bundesgenosse geblieben, jedoch, da Frankreichs Kaiser mit seinen Völkern bis zur Hauptstadt Berlin vordrang, zog sich der Kurfürst zurück und

erklärte sich neutral. Dies duldete der Belagerer nicht, nur für oder Wider galten, Hesse wurde als feindlich behandelt; der Regent entwich zuerst nach Schweden, in der Folge verweilte er als Privatmann in Prag.

Der Tilsiter Friedensschluß (9. Julius 1807) entschied auch Hessens Schicksal, es ward mit Vereinigung der Preussischen Provinzen bis zur Elbe und noch einiger Zuthat von Hannover und Braunschweig, der Kern des vom damaligen Alleinherrscher erschaffenen Königreichs Westphalen; Cassel die Residenz und der 23 jährige schon sehr entkräftete jüngste Bruder Napoleons, Hieronymus Bonaparte n) — unter dem Titel: Jerome der König dieses französisch-deutschen Staats. Die ganze fünffache Bruderschaft bekleidete nun königliche Würden, um bei großen Hof-Paraden, und wo sonst Prunk und Herrlichkeit vom Volke angestaunt werden sollten, mit Ehre und Hoheit decorirt, dem Alleinbietenden zur Seite zu stehen.

Nun eilten aus der großen Nation Schwärme von Intendanten, Regisseurs, Inspecteurs, Commis und Attachés, die sämmtlich in der geliebten Heimath nichts zu leben, nur Hunger und Schulden zu verlieren hatten, nach Cassel und in dessen meilenweite Umgegend, um im Sinn und Willen des Mächtigen, in ihrer Sprache und nach ihrer Weise zu regieren, und alles, was nur irgend Metallartiges enthielt, sich zuzueignen. Auch

n) Hierolamo, auch Hieronymus Buonaparte, und als König: Jerome genannt, geboren zu Montpellier den 15. November 1784, betratete als geklüfteter Fregatten-Capitain den 27. December 1803 — 19 Jahr alt — die Tochter des Negocianten Patterson in Baltimore, von der er sich auf Befehl trennen mußte. Er ward 1805 Contre-Admiral, Prinz von Frankreich, Anfangs 1807 Divisions-General — dem Namen nach — und König. Nie bekümmerte er sich um Regierungssachen, lebte nur in sinnlichen Genüssen und verabscheute die deutsche Sprache und Sitten (Convers. Lex. B. II. S. 156). Jetzt, 45 Jahr alt, wohnt er, als Prinz von Montfort, im Sommer in den Marschen bei Maccona, im Winter in Rom in seinem Palast.

das Postwesen traf die Umwandlung unter Leitung und Genehmigung des Staatsraths Postaux, Directeur général des Postes du Royaume de Westphalie, dem deutsche Sprache, Posten und Postwesen fremdartige Dinge waren.

Da Cassel die Hauptstadt und der Ausgangs- und Vereinigungspunkt aller Postcourse seyn sollte: so wurden die bestehenden verändert; und z. B. zwei reitende Posten, die eine über Hefligenstadt und Blankenburg, die andere über Stöttingen, Esen, Braunschweig und Halberstadt, beide nach Magdeburg (und Berlin) — ferner eine reitende Post von Cassel über Nordhausen und Eisleben nach Halle — auch eine fahrende errichtet, die sich in Blankenburg an die Braunschweig-Münchberger Kutschenfahrt angeschlossen, in Hasselfelde die fahrende Post aus Halle aufnahm, in Nordhausen sich mit der Leipzig-Hannoverschen Post vereinte und als Berlin-Hallesche Post in Cassel eintraf. In der Altmark, im Braunschweigischen und Hannoverschen u. gingen eben dergleichen wohlermogene Umkehrungen und neue wundersame Anstalten hervor, denn die gratis, auch amtlich gelieferten Specialkarten zeigten ja jedem Landes-Unkundigen, wo Städte lagen, und wo dergleichen sind, können auch Posten dahin angelegt werden, das begreift Jedermann. Die Kenntniß des Bedürfnisses, das Erforschen des Nahrungs- und Gewerbestandes und inwiefern ein Ort in Beziehung und Verbindung mit diesem oder jenem, oder einer Gegend stehe, waren Dinge, keiner Beachtung werth, standen auch nicht in den Spezialkarten aufgeführt.

Von allen Finanzzweigen aber wurden gerade die Postanstalten ausgezeichnet wohl herathen und eingerichtet, dadurch, daß man den Grundsatz: Hohes Porto schafft starke Einnahme — auch in das so zarte junge Königreich einfuhrte und aufrecht erhielt. Ein gar kluger Gedanke, besonders in seinen Folgen!!

Denn, um das zwei- auch dreifach erhöhte Porto zu ersparen, wollte Niemand Briefe schreiben, absenden

und empfangen; die Westphalen haben sogar in Zeitungen die ausländischen Correspondenten und in Briefen alle Freunde und Verwandte, entweder gar nicht, oder nur in den dringendsten Fällen auf einen sehr feinen halben Briefbogen das Allernöthigste zu schreiben. Man sieht klar, daß sich nach wenigen Jahren jener Grundsatz so bewährt gezeigt hätte, daß die Posten gar nichts gekostet haben würden, weil sie nichts einbrachten, folglich als entbehrlich; nicht mehr bestanden.

Der 20. October 1813 entschied für Hessens Oberhaupt. An diesem Tage entfloß zum zweiten und letztenmal o) König

o) zum erstenmal den 30. September aus Napoleon's Absichten gegen die herumstreifenden Kosaken — ihm noch persönlich bekannt aus seines kaiserlichen Bruders Napoleons mißrathenem Feldzug gegen Rußland und an der Beresina — besonders aber aus Haß gegen den russischen General Cornitzsch und dessen unsterbliches Corps, die Kaiserin damals beim Kaiser in ihrer Nähe haben wollten. Als jedoch die Gegend wieder frei geworden war, kehrte Held Jerome am 17. October eilig zurück, um über die Schlichtgesinnten Bericht zu halten, eigentlich — um das in jener ersten Flucht zurückgelassene Baare, geprägt und ungeprägt, und was sonst noch an Edelsteinen und Metallwerth mitzunehmen war, nachzuholen. — Auf dieser letzten Auswanderung geleitete den Bedrängten zum Schutz und Trost, unter Aufsicht eines Salikatt des Zwangs, ein harter Trupp kurhessischer Kavallerie, lauter Landeskinder. Diesen Geleitsmännern wurden auf dem jenseitigen Rheinufer, also auf Frankreichs sicherem Boden, zur Dankagung alle Rösser, Waffen, Kleider und das Gepäck nebst Mänteln abgenommen und zurückbehalten, und dann, rein ausgeplündert, mit selbstem Gepöck auf die übernatürliche Kreuz dieser Hessen gegen ihren bisherigen Herrscher entlassen. Das ganze verstoßene Corps bejammerte freilich zu spät seine übergroße Gutmüthigkeit gegen einen solchen Regenten und dessen nichtswürdigen Anhang und wanderte — tief gehengt und halb nackt — ins Vaterland zurück. — Noch zur Nachricht: In der Zeit des Ganges, des ziellosen Schweigens und steten Uebermuths trat ein feinalter Invalide vor dem Schlosshofe in Cassel den Jerome auf einem Spazierritt an und bat demüthig um ein

Jerome als wirklich austretender Potentat in übertriebener Hast aus seiner Residenz mit allen Lieben und Getreuen und einem in der Eil aus allen Klassen zusammen gerafften kleinen Rest des baar Ersparten, herzlich beweint von jedem und jeder Würdigen und Reichgewordenen. Die Farce eines Königthums war zu Ende, mit ihm entwich die blühende Monarchie Westphalen, das ganze Blendwerk lösete sich auf.

(Georg) Wilhelm I., Kurfürst von Hessen, war der erste aller von Napoleon vertriebenen Fürsten, der, als rechtmäßiger Besitzer, mit seiner Gemahlin am 21. November in Cassel eintraf.

Was die französische Post-Administration errichtet hatte, ward nach und nach abgeschafft, und das alte mit einigen Veränderungen wieder hergestellt, denn die Wiener Congress-Acte vom 9. Junius 1815 hatte viele Gebiete andern Besitzern zugetheilt, folglich auch das Umgestalten vieler Postcourse bewirkt.

Im folgenden Jahr, den 1. Julius 1816 überließ der Kurfürst die Einkünfte und den Betrieb des gesammten Postwesens pachtweise dem Fürsten von Thurn und Taxis als ein Erb-Mannlehn, behielt sich jedoch die Bestimmung der Verhältnisse mit dem Auslande, das Postregal und Ober-Eigenthum der Posten mit der Post-Polizei vor. Die errichtete General-Post-Inspektion besorgt dagegen alle Angelegenheiten, welche die Landeshoheitsrechte in Postfachen betreffen.

Man rechnet das gesammte Kurhessen auf 200 Quadrat-Meilen Flächen-Inhalt und davon den Poststaat auf 25 $\frac{1}{2}$ Meilen in

Quabengehalt. Das Gesagte wurde dem 24-jährigen Regenten, — der nur seine Muttersprache verstand — überlegt. Als Antwort hieb er mit der Reitpeitsche den Greis um den entblößten Kopf und in die Augen, mit einem geschrienem *ce Drôle!* jagten er und sein lachendes Gefolge davon.

der größten Länge, und 16½ Meile in der größten Breite. Durch Cassel gehen die Schnellposten oder Eilwagen von Berlin nach Düsseldorf (Aachen), Eßlin und Coblenz, von Cassel nach Frankfurt a. M. und Leipzig — und Dilligencen nach Bremen, Hannover, über Paderborn nach Münster und nach Nürnberg. Reitende Posten auf zehn Coursen.

P o s t - S t a a t e n
a u s s e r h a l b D e u t s c h l a n d.

S r a n k r e i c h,
E n g l a n d,
S p a n i e n,
A m e r i k a.

Kapitel 11.

Frankreich.

Ammianus Marcellinus lib. XV. cap. 11. — **Reicht Geschichte Preussens**. — Julius Caesar de bello Gallico, lib. VII. — Histoire de la maison de Montmorency par André Duchesne Tournesau — **Fürher Gelehrten Lexikon**. — Hainaut, Histoire chronologique de France. — Histoire de France par P. G. Daniel Tom II. et XV. — le Quien de Neufville Origine des Postes etc., liv. I. pag. 63. — Encyclopedie ou Dictionnaire raisonné des Sciences etc. par Ordre Alphabetique Tom XIII. pag. 170. — Julian. Taboëtius (Taboué) in Paradoxis Regum pag. 112. — **Reichs-Vertrag der Weltgeschichte**. — Staaten-Geschichte Karls d. Gr. S. 768. — Code des Maitres de Poste etc. Tom I. et II. 1827. — Charl. Bernède Des Postes en général et particulièrement en France. 1826. — Essay historique sur l'Etablissement des Postes en France etc. par Gouin. 1824. — Abrégé chronologique etc. par Menzies, Tom III. — Collection complète des Memoires etc. par Petitot (de Philippe de Comines) Tom XI. — la Chronique scandaleuse, composée par Jean de Troyes. — **Conversations-Lexikon B. V. u. X.** — le Moniteur universel — Zeitungen alter und neuer Zeit, Schriftwechsel und amtliche Berichte.

§. 1.

Posten (Couriers) senden früher Zeit.

Fast alle Schriften, in welchen der Posten gedacht wird, enthalten die Sage, daß Ludwig XI., König von Frankreich (1461—1483) der Erfinder des Postwesens sey, und das:

selbe 1464 in seinen Staat eingeführt habe. Der Gewährsmann ist sein Zeitgenosse Comines p), dem alle nachschreiben, und, wie er, weiter nichts zu wissen scheinen, als daß das Mittel, oder die Anstalt, mit welcher ein Brief versandt wird und werden kann, eine Post sey. Der Name und die Bezeichnung sind allerdings bequem und Jedem genügend, der das Wesen der Posten nicht kennt, auch sich nicht weiter darum bekümmern mag.

Jene Behauptung ist jedoch zwiefach unrichtig. Denn

- 1) viele Jahrhunderte vor Ludwig war in mehreren Ländern eben dieselbe Einrichtung und keine andre schon vorhanden, und
- 2) waren die sogenannten Posten Ludwigs in Form und Zweck nichts weiter, als ein erneuerter cursus publicus der Römer, folglich keine Posten, sondern ein Briefsenden durch gelegentlich abgeschickte Eilboten oder Staats-Courriere, die vom Landesherrn nur für seinen Dienst allein, und nicht zugleich für das Publikum bestimmt waren und besoldet wurden.

Es ist nöthig, zuvor an den frühern Zustand Galliens zu erinnern, um daraus den Beweis herzuleiten.

Julius Cäsar (de bello Gallico lib. VII. cap. III. §. 2.) sagt von den Galliern: Wenn ein großes und wichtiges Ereigniß vorfällt, wird dies mit Geschrei und Lärm durch Stadt- und Land verkündigt, die Hörenden benachrichtigen die Nachbarn davon.

p) Philippe de Comines (Cominaeus) Sieur d'Argenton, Ritter des goldenen Vließes, Minister und Kammerer des letzten Herzogs von Burgund, Karls des Kühnen, geboren 1446 zu Comines in Flandern, starb den 17. Oct. 1509. Ludwig nahm ihn nach Karls Tode in seine Dienste als Gesandten und Seneschall (Landvogt) von Poitou. Comines schrieb, als Augenzeuge, die Regierungsgeschichte Ludwigs und dessen Nachfolgers Karls VIII. von 1464 — 1498 unter dem Titel: *Memoires (Denkschriften)*.

Das gegen Roms Herrschaft empörte Land der Gallier oder Eiden enthielt schon im Jahr 355 nach Christo beim Einrücken des römischen Heers unter dem Cäsar q) Julian viele und sehr beträchtliche Städte. So standen die Burg der Pariser an der Sequana (Paris an der Seine), der feste Ort Constantia Honseur — Ambiani Amiens — Catalaunis Châlons sur Marne — Remus Rheims — Vi- oder Bisontio Besançon — Lugdunum Lyon — Cabillonum Châlons sur Saône — Senoni Sens — Bituriges Bourges — die uralte Festung Augustodunum Autun — Rothomagus Rouen — Turini Tours — Mediolanum Evreux — Tricas Troyes — Aventicum Avenches — Burdegala Bordeaux — Averni Clermont — Pectavi Poitiers — Auxia Auch — Narbona Narbonne — Massilia r) Marseille — Tolosa Toulouse — Arelata Arles — Valentia Valence — Gesoriacum Boulogne — ohne die vielen minder bedeutenden Städte. (Amm. Marcell. lib. XV. cap. 11. §§. 7—15.)

Dieses große Land hatte als römische Provinz mit seiner Unterwerfung die völlige innere Staats-Einrichtung der Römer, mithin auch deren Cursum publicum empfangen und beibehalten, längst den christlichen Glauben angenommen, und berühmte Bischöfe, z. B. der heil. Remigius, beförderten die Sitzen-Verbesserung, als der Frankenkönig Chlodwig im J. 496 das bis dahin noch römisch gebliebene Gallien eroberte und das jetzige Frankreich gründete. Man muß aus allem wohl mit Recht vermuthen, daß auch das Eilboten-senden, jener Cursus, bekannt gewesen und ferner benutzt worden sey.

Auch melden bewährte Schriften in der Lebensgeschichte Karls des Großen:

„Der ganze Tag ging fast hin mit Befehl ertheilen,
„Courtiers anzuhören und abzufertigen und

q) Cäsaren hießen damals die Kaiserlichen Prinzen.

r) Massilia, uralte Pfalzstadt der Phocäer, schon zu Alexanders d. Gr. Zeiten, 350 J. vor Chr., im Verkehr und Handel mit Römern.
(Vergl. Geschichte Preussens B. I. S. 17.)

„mit den Ministern Unterredungen (Vorträge) zu halten — Karl d. Große hatte im J. 807 in seinen „Reichen Italien, Deutschland, Frankreich und einem „Theil Spaniens Drei abgehende und ankommende „öffentliche Posten in diesen Provinzen errichtet. „Der Ertrag verblieb den Unterthanen. — Diese An- „stalten hörten unter des Kaisers Nachfolgern auf.“ (Julian. Taboëtius in *Paradoxis Regum* pag. 112, — P. G. Daniel Tom II. pag. 384. Ausgabe Amsterd. 1742 — de Neufville liv. II. pag. 63.)

Diese übereinstimmenden Zeugnisse beweisen, meines Erachtens, daß in jenen Zeiten — also 660 Jahr vor Ludwig — die nämlichen Couriersendungen und keine andre Statt fanden, weil der Beherrscher eines solchen Reichs ^{a)} Anordnungen treffen mußte, daß seine Befehle an die Statthalter und Heerführer, und seine Einberufungen zu den Reichsversammlungen und Concilien an die Behörden, und deren Berichte an ihn gelangen konnten.

Eginhard ^{c)} und der Historiograph de Mezeray gedenken in der Lebensbeschreibung dieses Kaisers nicht der Staatsboten, wahrscheinlich, weil ihnen der Gegenstand als vorhanden, folglich als allgemein bekannt und sich von selbst verstehend, erschien.

In den folgenden Zeiten wird dieser Eilboten zwar nicht wörtlich gedacht, aber nach etwa 250 Jahren, in der Regierungszeit Philipp I. und seines Sohnes und Mitregenten Ludwig VI. (des Dicken) steht der römische Name: *Veredarius* in einer Urkunde. Die *Histoire de la Maison de Montmo-*

^{a)} zu welchem Frankreich, Catalonien, Navarra und Arragonien, Flandern, Holland und Friesland, Westphalen, Sachsen bis zur Elbe, Franken, Thüringen, Schwaben, Oesterreich, Böhmen, Istrien, Ungarn, Dalmatien, Slavonien, auch Ober- und Mittel Italien gehörten.

^{c)} eigentlich: Einard, Geschichtschreiber (*Historicus*, *Scriptor*) des Kaisers, s. Kap. I. Deutschland, Note b).

rency u) enthält nämlich einen Extrait du Chartulaire (Urkunden-Sammlung der Abtey) de Saint Martin des Champs de Paris (ohne Datum, wahrscheinlich vom J. 1103 nach der Reihesfolge zu urtheilen) wörtlich:

„Lampertus nepos Humboldi concedente uxore sua Tesza
„nomine dedit Ecclesiae S. Martini de Campis pro salute Do-
„mini sui Garneri Silvanectensis X hospites. Hoc concessit:
„Radulfus Delicatus et Hahvis loco Agnetis filiae suae“:

„Testes: Landericus de Oomonte, Walterus de sancta
„Honorina“.

„Hoc concessit Ludovicus filius Regis. Testes: Ger-
„vasius Dapifer — Frogerius Catalaunensis — Wilhelmus Gar-
„landensis — Fredericus Camerarius — Balduinus Vereda-
„rius“.

ü b e r s e t z t :

„Lamprecht, ein Neffe Humbolds, übereignet mit Ein-
„stimmung seiner Gattin Tesza, der Kirche Saint Martin des
„Champs (Priorat im Stadtviertel St. Martin in Paris) zehn
„Freistellen (für Stiftsherren) zum Seelenheil seines Oberherrn
„Garner aus Senlis. Dies genehmiget Rudolf genannt De-
„lieat und Hahvis (Havoise, Hasehe) Namens seiner Tochter
„Agnes. Zeugen: Landerich von Domont, Walter bei der
„Collegiatkirche Saint Honoré (in Paris).

„Diese Schenkung bestätigt Ludwig, Sohn des Königs,
„(damals Mitregent). Zeugen: Gerwas Truchseß (Hofmar-
„schall) — Froger aus Chalons sur Marne — Wilhelm aus
„Garlande — Friedrich Kämmerer (des Königs) — Balduin
„Chef der Staatsboten.“

Man wird wohl nicht bezweifeln, daß hier im Weisammen-
seyn mit dem Königssohn und hohen Hof- und Staatsbeam-

u) par André Duchesne-Tourangeau, tom. II. Les Preuves du Libre
II. pag. 33. (1624 in folio.)

ten als Zeugen, die Amtsbenennung: Veredarius nicht in der altrömischen Bedeutung: Courier, oder reitender Bote, sondern im höhern Sinn durch: Oberhaupt oder Chef der Couriere, übersetzt werden müsse v).

Dies Veredarius beweiset zugleich das Fortbestehen des römischen Eurswesens und daß dessen Vorstand ein hoher Staatsbeamte gewesen sey. Denn bis Ludwig XI. wurden alle Eil- und Sendboten, wie zu den Zeiten der römischen Kaiser: Veredarii genannt. Diese Benennung ging auf die höhern Beamten, zuletzt auf den Gebieter der Anstalt über, der sich stets am Hofe aufhielt. Jener Ludwig VI. und einige seiner Nachfolger erließen zwar einige noch vorhandene Verordnungen über das Eurswesen (Couriers genannt) und Wegeausbessern, aber während der Unruhen im 10ten und 11ten Jahrhundert wurden beide Gegenstände vernachlässiget.

Frankreich war damals — wie Deutschland bis 1806 — noch in viele Fürstenthümer, Grafs- und Herrschaften getheilt, deren Besizer sich freie Beherrscher dünkten, und den König nur als allgemeines, in Macht und Willen beschränktes Oberhaupt erkannten. So waren es noch zu den Zeiten Heinrich IV. die Herzoge von Mayenne (Guise), Orleans, Grafen Foreur, Epervon &c. &c. Alle diese kleinen Gebieter verhinderten aus Mißtrauen und Politik die Verbindung ihrer winzigen Besitzungen mit ihren Nachbarn, fürchteten deren Angriffe und ließen, um diese zu erschweren, die Wege verschlechtern. Keiner duldete das Durchgehen fremder Leute und Botenläufer, die allerdings das Spionwesen treiben konnten, ebendarum blieb jeder Versuch unnütz, eine Art von Postanstalten, der

v) Der Amtsnamen Veredarius bezeichnet hier im Doppelssinn einen höhern und niedern Stand und dasselbe, was die noch üblichen lateinischen Benennungen bedeuten, z. B. Cancellarius Kanzler und Kanclerik — Camerarius Reichs- und Stadtkämmerer — Nuncius ein Gesandter des Papstes und ein Gerichtsdienster — Castellanus der Burgherr und der Schlossverwalter &c. &c.

der damaligen Landes-Verfassung anpassend, ein- und durchzuführen. Die bürgerlichen Kriege und die Fehden jener kleinen Gewalthaber gegen einander hielten die Bürger in ihren Wohnungen zurück, an Handel und Gewerbe war nicht zu denken, denn die Sicherheit des freien Durchgangs durch das benachbarte Gebiet war nicht verbürgt, jedes Senden eines Briefs oder Pakets, sogar eines Boten in eine andre Provinz, blieb gewagt und gefährlich. Dieser verwilderte Staats-Zustand war denn auch der Grund, warum die Könige das Courierwesen Karls d. Gr. theils nur in gleicher Art beibehielten, theils wenig benutzten; dennoch figurirten unter allen Regierungen — wunderbar genug — Grands Maitres des Courriers, dem Titel nach, im Hofstaat.

§. 2.

U n i v e r s i t ä t s : B r i e f b o t e n ,

und

Couriersendungen Ludwigs XI.

So war es, als 103 Jahr nach Ausstellung jener Urkunde eine Anstalt andrer Art entstand, die unsern Post-Einrichtungen schon näher trat. Sie war die von der Universität in Paris getroffene Veranstaltung,

daß besoldete Universitäts-Fußboten für ein bestimmtes Briefträgergeld (jetzt Porto) den Briefwechsel zwischen den Studirenden und deren in den Provinzen wohnenden Verwandten überall hin bestellten.

Die Zeit des Anfangs dieser Botengänge ist ungewiß, eben so, ob die Botenläufer an bestimmten Tagen und Stunden abgingen, jeder seinen Laufbezirk hatte, auch Briefe andrer Einwohner besorgen durfte. Das Briefträgergeld floß in die Universitätskasse.

Diese zweite hohe Schule in Europa^{w)} entstand um das Jahr 1205 durch das Zusammentreffen gelehrter Männer, Abälard, Peter Lombardus, die Glossatoren u. u. und deren Schüler^{x)}, welche bald nachher einen Verein bildeten. Diese gelehrte Zunft, von keinem Regenten Frankreichs gegründet und mit Freiheitsbriefen versehen, sich eigenmächtig Vorrechte und eine unabhängige Gerichtsbarkeit festsetzend, erkannte König Philipp August im J. 1206 als eine für sich bestehende Corporation oder Gesamtheit — Universitas, daher der Name Universität — und bestätigte dadurch die von ihr selbst geschaffnen Befugnisse und Begünstigungen, mithin auch das nun ihr eigen thümliche Brief- und Botenwesen und dessen Einkünfte.

Dem König Ludwig XI. gelang es zwar, auf seinem Regierungsfelde einige hochstrebende Mohn- und Distelköpfe abzuschlagen, und manchen Gefürchteten^{y)} durch seinen treubewährten Tristan^{z)} — diesen erprobten Meister im Hängen und Ersäu-

w) die Erste war die gegen das Ende des 9. Jahrhunderts von dem Sarazenenfürsten Abderrahmen gestiftete arabische Hochschule in Cordova.

x) In Paris waren damals 3 Gymnasien, de Notre Dame, de S. Victor und de S. Genéviève du Mont. Die letztere, als die vorzüglichste, wurde von Ludwig VII. und Philipp August in besondern Schutz genommen, sie kam daher als Ursprung oder Grundstoss der Universität betrachtet werden, in deren Erstem Rector man den Cesar Egasse du Boulay, früher Professor der Rhetorik in Navarra, erwähnte.

y) selbst Ludwigs Bruder, der Herzog von Brionne, starb plötzlich bei blühender Gesundheit; Herzoge, Grafen und Bischöfe vom Adel verloren den Kopf, oder ihnen ward vergönnt, Zeit Lebens in der Bastille, in Rädern und trichterförmig gemauerten tiefen Gruben, Hitze und Eifer zu mäßigen. Auch Bischöfe theilten in solchen durchsichtigen Gemächern das Schicksal der Wohlverwahrten (P. Daniel Histoire etc. liv. VII). Die hölzernen und eiserne Räder wurden les Pavillons du Roi, die zementgeschwamm Ketten les Filles du Roi, die Gruben Boudoirs genannt.

z) Tristan l'Hermite, General-Profos, war stets um die Person des Königs, der ihn chér Compère nannte; Tristans 2 Gefährten und Räuber

fen — und dessen Gevattern (Vätter) im Stillen beseitigen zu lassen, aber so weit ging doch nicht seine Kraft, die Widerspenstigen ganz zu zähmen. Jedermann konnte zwar wie Linguet in der Vorrede zu Comines Memoiren sagt, an den König schreiben, jedoch mußten die schlauen Minister die Anklagebriefe bei deren Eingehen sich sogleich zu verschaffen, zu unterdrücken und die Briefsteller durch freie Wohnung, Beföstigung und ungestörte Einsamkeit in stillen Staatshäusern auf immer zu beschwichtigen. Jede Nachfrage blieb unbeachtet.

Dieser stets betfertigte Ludwig hatte in seiner Empörung gegen den schwachen, gutmüthigen Vater (Karl VII.), der ihm zu lange lebte, die Vermessenheit der Kronvasallen kennen und fürchten gelernt. Sein verbissener Grimm, sein Argwohn und seine Tücke gegen diese Mächtigen, seine Arglist und Verschmütheit gegen die Nachbarstaaten ließen ihn ein Mittel ersinnen, schnell und sicher jedes wichtige Ereigniß zu erfahren, um diesem plötzlich mit List und Kraft entgegen zu wirken. Dies Mittel war die Erweiterung und bessere Einrichtung der frühern Courier-Anstalt.

De Mezeray, noch bestimmter der Zeitgenosse Comines a)

siehen Trois-Echelles (ein entlaufener Franziskanermönch aus Caumur) und Petit-André, Beide so geschickt und schnell im Handeln, daß sie von dreien Männern Einen aufhingen, bevor es die nebenstehenden bemerkten. Die zum Strange und Baden Bestimmten wurden mit les Malades bezeichnet. Ludwig und diese 3 Gevattern führten das Motto: Funis (statt Finis) coronat opus, der Strick (statt: das Ende) krönt das Werk — wenn's vollbracht war. Wurde, wie es oft geschah, ein Nicht-Gemeinter oder Unschuldiger ersäuft oder erbrockelt, so nannte man dies Versenken un Accident. Eine kurze stille Seelen-Messe versöhnte stets den Himmel.

- a) Abrégé chronologique de l'Histoire de France par le Sieur Franç. Eudème de Mezeray. Tom. III. pag. 185, 320. Tom. IV. pag. 593. — und Collection complète des Memoires relatifs à l'Histoire de France, par M. Petitot, Tom. XI. pag. 257.

berichten die Veranlassung zu den von Ludwig (angeblich) erfundenen sogenannten Posten: b)

„Ludwig sann seit geraumer Zeit auf Mittel, eine
 „schnelle und leichte Verbindung (mit seinen Geschäft-
 „trägern und Spionen) zu sichern, denn bestürmt von sei-
 „ner natürlichen Unruhe, durch den mindesten Verzug
 „aufgeregt, hatte er zu gleicher Zeit auf verschiedenen
 „Punkten wichtige Angelegenheiten selbst zu leiten, bei
 „den auswärtigen Höfen geheime Verständnisse zu unter-
 „handeln, auch Befehle und Anweisungen selbst zu er-
 „theilen, damit solche in seinem Sinn erfüllt würden.“

Zu diesem Zweck entschloß er sich, ehe er die Picardie ver-
 ließ (1464), auf den Hauptstraßen innerhalb Frankreich Pferde-
 wechsel errichten zu lassen, wie solche in Persien und dem römi-
 schen Gebiet waren vorhanden gewesen, und erließ die höchst
 merkwürdige, das Wesen der Einrichtung ganz aussprechende
 Verordnung vom 19. Junius 1464. Sie lautet: c)

„E d i t“

„pour l'Etablissement des Postes, en date a Luxies près
 „Doulens, le 19. Juin 1464.“

„Institution et l'établissement, que le Roi, notre Sire, veut
 „et ordonne être fait de certains Coureurs et Porteurs
 „de Ses Dépêches en tous les lieux de son royaume, pays
 „et terres de Son obéissance, pour la commodité de Ses af-
 „faires, et diligence de Son service et de Ses dites affaires.“

b) Im Text: „Ayant des affaires importantes à diriger en même
 „temps sur divers points, des intelligences à entretenir dans les
 „cours étrangères, des ordres et des instructions à transmettre.
 „pour l'exécution de ses desseins, tourmenté aussi par son im-
 „patience naturelle, qui s'irritoit des moindres délais, Louis
 „cherchoit depuis longtemps les moyens de s'assurer des com-
 „munications promptes et faciles.“

c) in der Collection etc. etc. par Petitot, und zwar in den Pièces justi-
 ficatives de l'Introduction aux Memoires etc. etc. tom. XI. pag. 304.

(Das Wesentliche und übersetzt, hier folgend:)

- §. 1. Der König hat mit seinem Staatsrath erwogen, daß es Seiner und des Staats Angelegenheiten wegen, höchst nöthig und wichtig sey, von allen Seiten her die neuen Vorgänge schleunig zu erfahren, seine Befehle schnell wissen zu lassen, und deßhalb in allen Städten, Burgen, Schloßern und wo es sonst bequem erachtet wird, eine Anzahl Pferde halten zu lassen, mit welchen die Befehle und die Berichte aus den Nachbarstaaten eiligst fortgebracht werden können.
- §. 2. Besonders sollen auf den großen Landstraßen von 4 zu 4 Lieues (2½ deutsche M.) veredelte und redliche Lehnsleute für den Königl. Dienst angestellt werden, die 4, 5 und mehr diensttaugliche Pferde unterhalten, und
- §. 3. diese Dienstvorschrift erfüllen können.
- §. 4. Ein Rath soll als Grand-Maitre des Couriers de France d) ernannt werden, der stets um die Person des Königs sey und dessen Aufträge wohl ausrichte.
- §. 5. Die von demselben angestellten Personen sollen: Maitres tenans les chevaux courans pour le Service du Roi e) genannt werden.
- §. 6. Sie sind verpflichtet, auf erhaltenen Befehl sogleich alle Couriere und Abgesandte zu begleiten, welche einen Paß ihres Oberherrn (des Grand-Maitre) vorzeigen und die Rittgebühren bezahlen.
- §. 7. Sie müssen alle Cabinets-Ordres und die Berichte der Statthalter, Befehlshaber in den Provinzen und der

d) in geleheten Schriften, worin von französischen Posten gesprochen wird, ist jene Würden-Bezeichnung ganz unpassend: General-Postmeister, verdeutsch worden. — Warum nicht: Courier-Chef?

e) in den folgenden §§. abgekürzt: Maitre coureur — Stallmeister, oder wenn's verständlicher ist: Posthalter, freilich anderer Art wie jetzt.

Offiziere befördern, wenn jene durch einen Paß des Grand-Maitre, die Berichte aber von den Beauftragten des Grand-Maitre, die sich an der Gränze und in jeder beträchtlichen Stadt aufhalten, beschefenigt worden sind.

- §. 8. Jeder dieser Gränz- und Städtischen Beamten muß auf das Briefpaket den Tag und die Stunde der Abgabe an den ersten Maitre coureur bemerken, und eben dies Bemerken muß auf jeder folgenden Station geschehen, damit man daraus das gesäumte, oder beschleunigte Weiterbefördern erkenne.
- §. 9. Jedem dieser Kron-Maitres wird bei Todesstrafe untersagt, ohne des Königs und des Grand-Maitre Befehl, irgend Jemandem Pferde (zu Privatreisen nämlich) zu geben, denn diese sollen nur zum Dienst des Staats und zur Bequemlichkeit der Maitres selbst, bestimmt und vorhanden seyn.
- §. 10. Dem heiligen Vater Pabst und den im Bündniß stehenden auswärtigen Fürsten ist erlaubt, ihre Couriere und Boten mit diesen Kronpferden, gegen vollständige Bezahlung und unter Beobachtung dieses Gesetzes fortbringen zu lassen.
- §. 11 u. 12. Jedoch werden diesen Courieren und Boten alle Neben- und Schleifwege untersagt, weil letztere nur veranlassen, sich der Kenntniß und Obacht des Grand-Maitre und der Gränz-Aufseher entziehen zu können. Jene sollen sich vielmehr bei den benannten Behörden melden und einen Paß nachsuchen.
- §. 13. Sie müssen bei der Ankunft im ersten Gränzorte Briefe und Gelder vorzeigen, und beide, bei den Beamten gegebenen Vorschrift gemäß, durchsuchen lassen.
- §. 14 u. 15. Sodann werden die Briefpakete mit dem Dienstperschaft besiegelt und mit dem vorgeschriebenen Paß dem Courier wieder eingehändigt.

§. 16. Diesen Paß behält der Maitre coureur der letzten Station, trägt ihn in das Register ein und erstattet darüber dem Grand-Maitre eine Anzeige.

§. 17. Geht der Courier (der auswärtige nämlich) nicht an den König, so muß sein Name, der Gegenstand der Reise und der Bestimmungsort sogleich dem Grand-Maitre gemeldet, und der Courier, wenn derselbe einen andern als den angegebenen Weg nimmt, angehalten und zu dem Grand-Maitre gebracht werden. Wird ein solcher ein- oder außer Landes gehender fremder Courier auf einem Umwege betroffen: so müssen ihm die Briefpakete abgenommen, an die Statthalter oder deren Lieutenants, zur Beförderung an den Grand-Maitre überliefert, und von dem Letztern dem Monarchen eingehändigt werden.

Die §§. 18—23 sprechen von den strengen Pflichten des Grand-Maitre, seiner Befugniß, Unterbeamte in jedem Ort, wo es nöthig ist, anzustellen und zu entlassen — und von seinen Einkünften, 800 Livres nebst Emolumenten, und jährlich 1000 Livres Pension, als Gehaltszulage.

§. 24. Jeder Maitre coureur erhält 50 und jeder Ober-Beamte (Commis) 100 Livr. tournois als jährliche Besoldung, mit allen Befreiungen und Rechten der Hausbeamten des Königs.

§. 25 u. 26. Damit die Maitres und deren Pferde stets im guten Zustande bleiben, soll jeder Courier für sein. und seines Begleiters 1 Pferd 4 Solz für jede Station zahlen. — Der Grand-Maitre, dessen Begleitung und Commis werden bei ihren Dienstreisen zahlungs- frei befördert.

1) nämlich des vorreitenden Stallmeisters, als Wegweisers und um das gebrauchte Courrierpferd zurück zu bringen.

- §. 27. Jeder Maitre coureur muß die empfangenen Briefpakete sogleich nach deren Empfang dem nächsten Maitre des Courtes persönlich überbringen, denn dafür wird er besoldet.
- §. 28. Dies Edict soll überall streng befolgt werden.

Geschehen und gegeben in Luxies bei Doulens s) den 19. Junius 1464.

L u d w i g.

Auf Befehl des Königs und des Staatsraths,
de la Loere.

Mit der Urschrift gleichlautend h)
Cheveteau.

Dies aus Gründen vollständig mitgetheilte Edict wird überzeugen, daß

die ganze Anstalt nicht eine entfernte Ähnlichkeit mit unsern Posten hatte,

die Maitres coureurs, Stallmeister, zugleich Courierbegleiter (§§. 6. und 7.) und Stafettenreiter (§. 27.), in Einer Person waren, was die Postmeister und Posthalter nicht sind, und daß

die ganze Einrichtung in nichts weiterm bestand, als was Ludwigs Vorfahren im Reiche, und Jahrhunderte und Jahrtausende früher die Perser und Römer, folglich 2000 und 140 Jahre — die neuern Karls d. Gr. 600 Jahr —

s) Luxies, damals eine besetzte Burg, Doulens, ein Städtchen am Flüsschen Aisne im Depart. der Somme, vor der Revolution, Provinz Picardie.

h) Alle von den Monarchen vollzogene Edicte, Patente, Ordonnanzen u. d. werden in der Urschrift als Urkunden im Reichs-Archiv aufbewahrt, die zum Druck und zur Bekanntmachung bestimmten aber abgeschrieben und die Abschriften von einem Staatsrath beglaubigt. So war es auch mit obigem Edict.

und des Balduin als Veredarius 361 Jahr — schon eingeführt hatten.

Hienach ist es, meines Bedünkens klar, daß Ludwig keinesweges, wie in gelehrten Schriften behauptet wird, für den Erfinder einer Courier- oder Eilboten-Anstalt, geschweige des Postwesens, gehalten werden könne, sondern nur das unbestreitbare Verdienst habe, dies Couriesenden nach seinen Absichten geregelter geordnet und es Posten (i. Eingang des Edicts) genannt zu haben, warum aber diesen Namen, steht nirgend geschrieben. Muthmaßlich hat der König denselben entweder von dem römischen Statio (auch Mansio) ein Pferdewechsel, oder von dem posita statio, eine Posthalterei im heutigen Sinn, hergenommen (W. I. S. 542).

Jene Couriere oder Porteurs ies Depeches lassen auch darum nicht den Begriff eines Post- und eines heutigen Courierwesens zu, weil die Posten überall durch Postillons und Postknechte, also von Leuten der unten Volksklasse, fortgebracht, zu Courierfendungen aber Personen von Bedeutung, oft von hohem Range, erwähnt werden. Beide Stände sind mithin ungleich.

Um die Aufmerksamkeit von dem wahren Zweck abzulenken, ließ Ludwig verbreiten, daß die Courierposten eingeführt würden, um ihm schnellig Nachrichten von dem Gesundheitszustande seines kränkenden Sohnes und Thronerben zu überbringen. Diese Verblendung zeigte sich bald entdeckt, denn es wurden 230 solcher Staats-Couriere — damals Messagers à cheval, reisende Boten, genannt — besoldet, welche seine Schreiben nach jedem Punkt seines Reichs bringen mußten und in der Folge auch Privatbriefe bestellen konnten.

Zum Gedächtniß jener Einrichtung soll der König eine Schaumünze haben prägen lassen. Derer Vorderseite zeigt sein Bildniß mit einem kleinen Hute von einer einfachen Krone umschlossen und mit der Umschrift: Ludovicus XI. D. G. Francor. Rex

christianiss. Auf der Rechten zwei Couriere im Galopp reitend, der mehr Vorreitende hat hinter sich ein Felleisen. Die Umschrift lautet: Qui pedibus volucres anteirent cursibus auras (Sie eilen im Lauf den Vögeln und Winden zuvor), unter den Reitern steht das Wort: Decursio (der Couriertritt) i).

Ludwig, der stets beträchtlicher Summen bedurfte zur Besoldung seiner Heere, seiner Creaturen und Auspäher bei den auswärtigen Höfen, zum Erkaufen und Bestechen hoher und niedrer Beamten in den Nachbastaaten k) und ähnlicher edlen Zwecke, dieser Ludwig fand es angemessen, die Geldquellen fremder Behörden in Anspruch zu nehmen, und auf dem höchst einfachen Wege, der Gewalt, sich zuzueignen, besonders auch jene nun 258 Jahr bestandene Briepoten-Anstalt der Universität, mit dem ganzen sehr bedeutenden Ertrag, als ein Zubehör der Staats-Einkünfte zu erklären. Der Hrzensgütige war jedoch so edelmüthig, der Universität eine Entschädigung von 300,000 Livres Tournois (79,012 Rthlr.) jährlich zu bewilligen l).

i) de Neufville etc. liv. II. pag. 6 und la Chronique scandaleuse, composée par Jean de Troyes. — Diebalkenkenner bestritten die Richtigkeit dieser Denkmünze, weil sie nicht auf das Postwesen passe und eine Unähnlichkeit mit der auf den New, bei einer festlichen Veranlassung geprägten habe, auf welcher ebenfalls das Wort: Decursio stehe, das theils einen Streikung der Cavallerie ins feindliche Gebiet, theils ein Spitzgesicht der Reiterrol zur Bezeichnung, oder bei einem Leichengepränge bezeichne.

k) Anton Barillas Königl. Rath und Historiograph 1624 — 1696) behauptet in der Histoire le Louis XI. daß dieser jährlich beinahe 4 Mill. 700,000 Livres (1 Mill. 566,666 $\frac{2}{3}$ Schaler) auf Reckungen verwandt habe.

l) Die Universitäts-Verenschaft aucte etwa 450 Jahr. Sie bewilligte zwar die Post-Einkünfte undernwärts viel Geld, ging aber doch 1661 zu Grunde durch ihre übertriebne Porto-Forderungen und Langsamkeit, denn die Boten wanderten nur be Tage, und durften weder mit der Post fahren, noch unterwegs wechseln. Bis 1788 erhielt die Universität die 300,000 Livres jährlich ab den Postgefällen, in jenem Jahr aber ward der Betrag zur Staatkassirungelogen. Im J. 1791 wurden die Unter-

Le Quien de Neufville widerspricht der Angabe des de Mezeray (Tom. IV. page 593), daß Ludwig erst 12 Jahr nach jenem Edict, also 1476. — wie viele Schriftsteller ebenfalls nachschrieben — die Posten habe schleunig einrichten lassen, als sein furchtbarer Feind, Herzog Karl der Kühne von Burgund, mit seinem Heer siegend in Frankreich und Lothringen vorbrang, um das belagerte Nancy zu entsetzen, und der König, bedrängt, seine Entthronung befürchtete m).

Die Beamten, welche als Chevauchers de l'ecurie du Roy (Königl. Marstallbereiter) die Obfsorge auch auf die (sogenannten) Posten hatten, vernachlässigten ihre Pflichten und offenbarten sogar die ihnen mündlich ertheilten geheimen Aufträge. Erzdürnt darüber erließ Ludwigs Thronfolger, Karl VIII., das strafende Patent vom 27. Januar 1487, und ernannte den Stallmeister Robert Davon zum Aufseher der Chevauchers im ganzen Königreiche, mit der Macht, die untuglichen Beamten abzuschaffen und tüchtige Männer zu Courieren und Depechen-Bestellern (Porteurs des Depeches) anzunehmen.

In einem Edict vom Julius 1495 wird diesen Courieren bei Strafe des Stranges untersagt, aus dem Auslande Schriften gegen die Basler heiligen Decrete und Pragmatische Sanction mitzubringen, ein Beweis, daß damals diese Couriere auch Privatbriefe bestellten. Siebzig Jahr nachher (1563) erneuerte der König Karl IX. jenes Edict Ludwigs v. 19. Jun. 1464 und befahl 2 Jahr später, im Patent vom 10. November 1565, daß sämmtliche Postanstalten einem General-Controleur

stätt; Boten mit den Messageries royales vereinigt, nachher 7 Jahr verpachtet und 1797 von einem Verein in Administration übernommen.

- m) In dem Werke: Les Aventures de Faust sagen die Verfasser Saur und Saint-Genès, der bekannte Doctor Faust habe dem Könige einen jungen Schweizer empfohlen, welcher Fausts Vorschlag — den römischen cursus publicum in Frankreich zu veranstalten — ausführte. Faust lebte jedoch ein Jahrhundert nach Ludwig.

der Posten und keiner andern Behörde, weder dem Parlament, noch einer Gerichtsbarkeit untergeordnet seyn sollten.

§. 3.

Stationen, (Pferdewechsel.) Gründung eines Postwesens.

Heinrich IV. stets besorgt für das Wohl seines Landes, wollte seine Unterthanen, besonders die Landleute, von der drückenden Last befreien, ihre Gespanne zu Militärfuhren herzugeben. Er verordnete 1597, in gewissen Entfernungen von 7—8 Lieues (etwa 4 Meilen) Miethspferde bereit zu halten, damit die Reisenden wohlfeil und bequem, auch bald von einem Ort zum andern kommen könnten, jedoch nicht zum Nachtheil der Courier-Anstalten. Besondere Verwalter (Maitres) führten die Aufsicht über jeden Pferdewechsel. Aus dieser Einrichtung entstanden zwei ganz abgesonderte Anstalten, nämlich die der Stations- oder Courier-Posthaltereien, und diese des Lohnfuhrwerks, welche zu 10 Livres jährlich für jedes Pferd, verpachtet wurden. Gewöhnlich gab man 20 Sous tägliche Miethse für eine Hin- und Rückfahrt, die beide nur im Trabe, nie im Galopp, geschehen durften.

Aber durch diese Relais, die zu Königl. gemacht wurden, litten die Postmeister einen ungemein großen Abbruch, weil Niemand die weit theuern Extra-Postpferde nahm. Man vereinigte daher beide Pferdewechsel und setzte das Postgeld auf die Hälfte herab; so entstanden die noch jetzt gebräuchlichen Extra- und fahrenden Posten.

Auch glaubte der edle König das Postwesen durch einen höhern Rang zu heben und zu ehren, indem er durch das Edict vom Januar 1603 (nach Andern 1608) den General-Controleurstitel in den eines Général des Postes verwandelte, diese Würde mit dem Ober-Postmeisteramte vereinigte und den ersten Staats-

und Cabinets-Minister Guillaume Fouquet de la Varenne (Sully) zum Post-Chef (Général des Postes et chevauchers de l'écurie de Sa Majesté) ernannte. Um diese Zeit wurde die Benennung: Postmeister (Maitres des Postes) allgemeiner.

Nach Heinrichs Ermordung durch den Jesuiten-Jüdling Ravallac (14. Mai 1610) und nach der Entlassung Sully's traten auch beim Postwesen sehr große Veränderungen ein.

Viele Statthalter, Provinzial-Beörden und hohe Offiziere schickten ihre Acten und Dienstberichte durch Expresse, auf Rechnung der Postkassen, an den König (Ludwig XIII.). Dies erhöhte nicht nur die Post-Ausgaben, sondern dem allmächtigen Minister, Cardinal Richelieu ⁿ⁾, entging zugleich die Kunde von dem Inhalt der Schreiben. Beides mußte verhütet werden. Er verfügte daher im Januar 1629, daß alle, irgend eine Landes-sache betreffenden Briefe an den Monarchen, besonders eingepackt, nur mit der Post versandt, von den Postmeistern darüber Verzeichnisse geführt, auf jedes Briefbund Tag und Stunde des Absendens pünktlich bemerkt und sogleich abgeschickt werden sollten. Die verdächtig scheinenden Briefe wurden im Geheim dem Cardinal zum Eröffnen überliefert. Derjenige Postbeamte, welcher einen Bericht an den König, oder einen Brief an einen hohen Staatsbeamten und wichtigen Mann durchschlüpfen ließ, wurde Nachts verhaftet und sah die Seinigen nimmer wieder.

ⁿ⁾ Der Schreckliche starb den 4. December 1642. Er selbst gab dem Marschall de la Vieuville einen Begriff von seinem Charakter: „Wenn ich meinen Entschluß gefaßt habe, so gehe ich auf meinen Zweck zu, ich stoße alles um, ich werfe alles in Boden und bedecke nachher alles mit meinem rothen Priesterrock (je couvre tout de ma soutane rouge),“ (P. G. Daniel Hist. tom. XV. page 579.) Er bewies dies kräftig, denn selbst der Monarch scheute ihn, und alle Gräuelt thaten der Despotie, der geheimen und öffentlichen Verhaftungen, Hinrichtungen und Ermordungen von ihm gefürchteter oder gehasster Männer gingen — ungerührt — mit ihm zu Grabe.

Richelieu, der sich durch dies Erforschen der krieglichen Geheimnisse dennoch nicht vollkommen gesichert glaubte, weil der ihm treuergebene General-Postmeister nicht alles selbst übersehen und den Mißbräuchen und Mängeln abhelfen konnte, stellte durch einen Befehl vom 31. December desselben Jahres drei seiner Creaturen als Sur-Intendants der Posten und Marställe, statt jenes General-Postchefs, an, dem jedoch die 350,000 Livres wieder vergütet wurden, welche er seinem Vorgänger für die Abtretung des Amtes entrichtet hatte. Dies Abkaufen und Entschädigen war Sitte jener Zeit.

Jene 3 Oberhäupter hatten, außer der Macht und Gabe im Spioniren, dennoch das Verdienst, die ersten Vorschritte zu einer geregelten Postanstalt in Frankreich gethan zu haben, ihnen wurden die Post-Einkünfte als Besoldung überlassen.

Ein Jahr nach Richelieu's Tode, 1643, wurde zwar die Dienstverwaltung abgeändert und man stellte Beamte an, welche die angekommenen Briefe controliren, wiegen und austaxiren, die abgehenden eintragen, die Beschwerden untersuchen und auf die Befolgung der Post-Verordnungen Obacht halten mußten; aber schon nach 12 Jahren, 1655, schaffte man auch diese Einrichtung ab und ordnete vier Ober-Ausscher (Intendanten) an, die mit einigen Unterbeamten alle Postgeschäfte besorgten. Man war stets in der zweckmäßigen Führung und Leitung des Postwesens verlegen, dies Schwanken und Weistern artete nur in kurzwährende Versuche aus, denn Niemand dachte daran, die Posteinnahme zum Vortheil der Staatskasse zu beziehen. Unkundige im Postwesen wurden als Obere angestellt, um zu reformiren, aber sie kannten nicht die Mängel und Gebrechen, darum auch nicht die Mittel zur Abhilfe, und die Postbeamten hüteten sich, zu belehren, wo das Uebel hause und wie dies zu heben sey. Denn bis 1663 unterhielten sich die Postanstalten selbst, und die Postbeamten theilten unter sich die Einkünfte.

§. 4.

Post-Verpachtungen.

Noch 5 Jahre dauerte dies Wesen, als 1668 der Kriegs-Minister Louvois o) zum Postchef ernannt wurde. Er lernte nicht nur die Wichtigkeit des Postwesens, sondern auch die Einnahme kennen, und da diese einen unerwartet hohen Ueberschuß lieferte, so theilte er diesen dem Staatschatz zu. Louvois hob im April 1676 jene Intendanturen auf, fand eine Verpachtung ergiebiger und überließ das gesammte Postwesen dem Lazare Pasticin für 1,200,000 Livres (320,000 Rthlr.) Pacht auf 11 Jahr mit der Zustimmung, die Portotaxen für Briefe und Pakete zu erhöhen.

Im Jahr 1683 bestimmte Ludwig XIV. p) die Pachtsumme auf 1,800,000 Liv. (480,000 Rthlr.), vereinigte mit dieser Posten:

- o) François Michel le Tellier, Marquis de Louvois, ein Ungeheuer des Krieges und der Zerstörung, alle Mittel gleichgültig und in seinen Beschlüssen gewaltthätig. Wohin er die Heere sandte, wurden auf seinen Befehl das Land geplündert, verödet und Städte und mehrere hundert Dörfer in dem benachbarten Deutschland abgebrannt. Auch die berücktesten Begebenheiten zum Norden, Vertilgen und Ausstreifen der Protestanten waren das unsterbliche Werk dieses Ministers, den der König in einem Anfall von Grimm mit der Feuerzange aus dem Zimmer trieb und beibehielt (Convers. Lexikon B. V. S. 829). — Sein Nachbild und Seitenstück war der in demselben Lexikon B. I. S. 642 so hoch gerühmte Charles Louis Auguste Fouquet, Duc de Belle-isle et Gisors, Marschall, Vize, Erster und Krieg-Minister unter Ludwig XV. Dieser Belle-isle schickte am 6. October 1758, im Kriege gegen Friedrich den Großen, an den Befehlshaber der französischen Armee, Maréchal de Contades: „Sie müssen Westphalen zu einer Wüste machen, und was die Länder Lippe und Paderborn betrifft, welches sehr fruchtbare Provinzen sind, so müssen Sie es sich vor allem angelegen seyn lassen, alles „darin ohne Ausnahme zu zerstören.“ (Erd. Dover Leben Friedrichs II)

- p) In einigen Post-Verordnungen nennt sich der König: „Louis, par „la grace de Dieu, Roy de France et de Navarre, Dauphin de „Viennois, Comte de Valentinois et Divis, Provence, Forcalquier

pachtung verschiedene Rechte und Einkünfte aus Städten und Dörfern, die zum Leibgedinge (Apanage) des Herzogs von Orleans gehörten, und bewilligte diesem Prinzen 10,000 Liv. als eine jährliche Pension, aus den Post-Einkünften.

Die Edicte vom 10. Januar 1669 und 30. Junius 1681 befreien die Postmeister von den Steuern für ihre Besitzungen, von allen öffentlichen Lasten und Abgaben, Geldabzügen, Pferde- und Foutage-Lieferungen, Soldaten-Einquartierung und Kriegslasten, von Vormundschaften und der Beschlagnahme ihres Eigenthums. Ihnen wurde erlaubt, 60 Morgen Land zum Acker und Weinbau, an Waldung und Wiesen zu pachten, den Courrieren und Postillonen steuerfrei Lebensmittel unbeschränkt zu verkaufen, auch nach einer mindern Abschätzung eine Gastwirthschaft (hostellerie public) zu treiben. Die Erklärung des Königs vom 8. Januar 1692 erlaubt sogar den Postmeistern, das Amt an einen ihrer dienstfähigen Söhne, oder an einen annehmlichen Bekannten abzutreten.

Im Jahr 1738 wurde die Pachtsumme auf 3,947,543 Liv. (986,885½ Rthlr.) bestimmt, denn man hatte den ansehnlichen Ertrag der Posten theils durch eine eigene Verwaltung für königliche Rechnung kennen gelernt, theils hatten Bewerber und Patentbriefe jenes Pachtgeld darum so hoch getrieben, weil mit dem Postwesen zugleich das ausschließende Privilegium verbunden war, alle Sänften in Frankreich zu liefern. Dies Vorrecht besaß früher der Prinz Karl von Lothringen als Theil seiner Einkünfte; die Lieferung der Sänften für die Provinzen Languedoc und Bretagne verblieb ihm jedoch, als er die für die übrigen Departements abtrat.

Im ersten Regierungsjahre Ludwigs XVI. im September 1774 wurde der Staats- und Finanz-Minister Anne-Ro-

bert

„et terres adjacentes. Nous mandons et commandons etc. etc.“

Dagegen in andern Edicten früher und später Zeit lautet der Eingang stets: „Louis, par la grace de Dieu, roy de France et de Navarre. A tous, présents et à venir, salut. etc. etc.“

bert Jacques Turgot, Baron d'Aulneq), zum Chef des Postwesens ernannt, das früher stets dem Kriegs-Departement zugeordnet war. Turgot übernahm, ohne Gehalt und Neben-Einkünfte, die Aufsicht und die Leitung der Posten deßhalb, um die mancherlei Pläne ausführen zu können, die seinen trefflichen Absichten entsprachen und Frankreichs Wohlstand fördern konnten. Er begann sein Werk mit dem Vereinigen der Briefposten mit den Königl. Fahren den Posten (Messageries royales), ließ diese Einrichtung durch die Edicte v. 7. und 14. August 1775 bestätigen und bewirkte also die Ersparung einer doppelten Ausgabe, die sich früher auf 4 Mill. Livr. jährlich (1½ Mill. Thal.) belief. Wallmer in England ahmte einige Jahre nachher dies Kunstwerk nach, gab es für seine Erfindung aus und nahm für seine Copie, aus bloß engländischer Gutherzigkeit, eine baare Belohnung und jährliche Pension. Turgot dachte weder an den hohen Werth seiner erfundenen Veranstaltung, noch an einen Ehrenlohn (s. England, Kap. 12, §. 2) erhielt auch keinen.

Die letzte (23te) Verpachtung der Posten und Sänftenlieferung erfolgte 1786 für 10,800,000 Liv. (2,880,000 Rthl.), diese Summe ward 2 Jahr nachher, wegen Verminderung der damals zu sehr gehäuften Portofreiheit in den Geschäftszweigen, auf 11 Millionen Livres gesteigert. Der Ertrag würde weit höher gewesen seyn, wenn die Administration die Briefe und

q) Geschichtlich hat Frankreich nur drei treffliche, edle und hochherzige Staatsminister innerhalb 14 Jahrhunderten seines Bestehens zu zählen. Sie sind Cailly unter Heinrich IV. — Claude Adrien Helvetius unter Ludwig XV. — und Turgot unter Ludwig XVI. — Andre sonst wackre Staatsmänner vor, mit und nach ihnen, reichen doch bei weitem nicht an den klugen festen Sinn jener Drei, die mit unwandelbarer Treue und Rechlichkeit, ohne Selbstsucht und Eigennug, nur den alleinigen Zweck vor Augen hatten, das Emporkommen, die Würde und das Wohlergehen ihres Vaterlandes zu gründen und zu befestigen, und mit redlichem Gemüthe gewissenhaft ihren hohen Verus erfüllten. Sie empfingen dafür den Lohn der Welt dadurch, daß sie gezwungen wurden, sich zu entfernen.

Briefpakete aller Ministerien und Behörden im ganzen Königreiche nicht hätte portofrei befördern müssen. Der Verlust in der Porto-Einnahme wird auf 15 bis 18 Mill. Liv. (4,800,000 Rthl.) jährlich gerechnet r).

Im Jahr 1790 hob das Decret der National-Versammlung v. 12. Julius sämmtliche seit Ludwig XI. zu Gunsten der Postbeamten erlassene Verfügungen, die 100,000 Livres Besoldung der Post-Intendanten, und die 300,000 Livr., welche für Postgeheimnisse s) bestimmt waren, auf, (Voss. Zeit. 1790 Nr. 88, S. 3). Jedem Postmeister (Posthalter) wurden zur Schadloshaltung jährlich 30 Liv. für jedes Dienstpferd festgesetzt, jetzt darf jedoch diese Entschädigung im Ganzen nicht über 450, und nicht unter 250 Franken, nach Beschaffenheit der Station, betragen. Alle Titel und Einkünfte der Obern wurden eingezogen und dagegen einem Königl. Ober-Post-Commissar die Aufsicht und Leitung des gesammten Postwesens überlassen. Die Postbeamten mußten in der Revolutionszeit das Geheimhalten der Briefe eidlich angeloben; Zwei General-Controleure vereinigten in ihren Aemtern den Beruf der Inspecteurs, Visitatoren und Posträthe, jeder erhielt 6000 Francs Gehalt. Die von den Adressaten nicht angenommenen und die nicht zu bestellenden Briefe sollten verbrannt werden.

Seit 1791 besteht keine Post-Verpachtung. Die Gräuel des empörrten Frankreichs, in der Folge von der National-Versammlung und den wüthigsten Conventsgliedern ermuntert und begünstigt, von den Jacobinern und Sansculottes überall gehandhabt, diese Schändlichkeiten breiteten sich auch im Bereich der Posten aus. Man ließ in den Posthäusern und auf den Landstraßen den Cou-

r) vom 1. Januar bis zum letzten September 1828 hatte die Briefpost 1,903,000, Fr. (523,611 Thlr. 3 Gr. 4 Pf.), die Fahr. Post 317,000 Francs (88,055 Thlr. 16 Gr. 3 Pf.) eingebracht. (Epenersche Zeit., Nr. 250. Paris d. 16. Oct. 1828.)

s) wahrscheinlich zur Besoldung der Regierungs-Spione und Postbeamten in der berücktigten chambre noire (des Posthauses), in welcher die verdächtig scheinenden Briefe geöffnet wurden.

rieren die Briefe wegnehmen, die verdächtig scheinenden, besonders die des Ministers der auswärtigen Angelegenheiten und die des spanischen Gesandten eröffnen, und die Postbeamten zwingen, die ihnen anvertrauten Briefe herauszugeben, jedes Verweigern und das leiseste Bedenken wurden als ein Criminal-Vergehen bestraft. Der Präsident de Richelbourg und 5 Administratoren bildeten damals den Vorstand der Postanstalt.

Ich übergehe die Vorgänge in den Schreckenszeiten, die stets wechselnden Veränderungen der Postverfassung während der Regierung des einzigen, nun längst vorübergegangenen Kaisers und der berühmten hundert Tage, nach deren Verlauf Frankreich, von den Schacken und Uebelthaten gereinigt, neu erstand.

§. 5.

F e s t i g e s P o s t w e s e n.

Nach der zweiten Rückkunft Königs Ludwigs XVIII. nach Paris (am 8. Julius 1815), erklärte der Staatsminister Graf Deugnot, daß das Postwesen in Frankreich durchgehends eine Königliche Anstalt sey und unter dem besondern Schuß des Monarchen stehe.

Das Französische Postwesen befaßt sich, wie das Englische, nur mit der Beförderung der Briefe, das Fortbringen der Reisenden geschieht zwar durch die Malle-Posten — Brief-Felleisen: oder Courier-Posten — ist aber unbedeutend. Gelder und Pakete können nur mit den Dilligencen — Privatfuhrwerken — versendet werden, diese stehen nur sehr beengt unter polizeilicher Aufsicht und Beschränkung.

Alles, was einem Briefe ähnlich sieht und bis 2 Pfund schwer ist, versiegelt oder nicht, muß bei schwerer Strafe, der Post überliefert werden, die jedoch alles als werthlose Dinge betrachtet, folglich für Geldwerthe Gegenstände — Wechsel, Dokumente, Papiergeld, Prätiosen u. u. — nicht die mindeste Sicherheit gewährt, ah einen Erfaß denkt Niemand.

A. Die Ober: Behörde

bestand bis zu den bekannten Julitagen 1830 aus 3 Post:Administratoren, die es in jener Zeit bedenklich fanden, sich in ihren Bureaux sehen zu lassen. Die Geschäfte gingen dennoch ohne ihre Gegenwart fort. Der provisorische Commissar für das Postwesen fand aber auch in diesem Begleiben eine Entbehrlichkeit jener vorgesezten Verweser und trug nicht nur auf die Entlassung der gedachten Herren an, weil die Divisions:Chefs eben dasselbe in einer Versammlung wöchentlich zweimal berathen und abmachen, auch — was die Hauptsache war — die 40,000 Franks Gehalts:Ausgabe für Jene erspart werden könnten. Beides ward mit Beifall aufgenommen und bestätigt. Die nachher eingeführte General:Postdirection war ein Theil des Finanz:Ministeriums.

Durch die Königliche Verfügung vom 5. Januar vorig. J. (1831) ist das Amt eines General:Directors des Postwesens aufgehoben und dagegen ein Ober:Postdirector mit 20,000 Frank. (5555 Thlr. 16 Gr. 8 Pf.) Gehalt und 2 Unter:Directoren, jeder mit 12,000 Fr. (3333 Thlr. 10 Gr.) Besoldung angestellt worden.

Das Haupt: und wesentlichste Amt in Frankreichs Postanstalten ist das der 30 Post:Inspectoren. Jeder hat seinen eigenen Bezirk. Er muß bei seinen Vereisungen alles Mangelhafte und Irthümliche im Dienst und Rechnungswesen berichtigen, rastlos und streng auf die Erfüllung der Dienstpflichten halten, stets sich da einfinden, wo sein Wirken nöthig ist, sehr oft den Zustand der Postkassen untersuchen, die Postbücher nachsehen und keine Abweichung von dem gleichmäßigen Gange der Postgeschäfte gestatten. Ihm gebührt es, die Geseze zu erläutern, wo sie unrichtig gedeutet werden, den Beschwerden abzuheffen und die Streitigkeiten zwischen den Postbeamten und dem Publiko zu entscheiden, das Recht der Erstern wahrzunehmen, wenn diesen unbillige Zumuthungen geschehen, den Unterschleifen zu begegnen

und sie abzuwenden, nützliche Postverbesserungen, besonders zur Aufnahme des Gewerbes und Handels eines Orts oder des ganzen Kreises, zu erfinden und auszuführen, und nachtheilige Anstalten aufzuheben. So lautet, kurz zusammengefaßt, die Dienstvorschrift. Sie ist eine fast wörtliche Nachahmung der schon in der Mitte des vorigen Jahrhunderts, am 5. August 1766, im Preussischen erlassenen Instruction für die damals angestellten Post-Inspectoren und wurde als Vorschrift vom General Postmeister v. d. Schulenburg 1802, jedoch mit Zusätzen und der Verfassung angemessen, erneuert (f. Darstell. des Preuss. Postw. v. Matthias, B. I. S. 329).

Aus dieser Uebersicht der Berufspflichten folgt, daß kein anderer Postbeamte in Frankreich den Zustand der Postanstalten so kennen, eine bündige Auskunft und Ueberzeugung geben, und, wenn er gewissenhaft zu Werke geht, durch seine Vorschläge und Ansichten — gestützt auf Kenntniß, Klugheit und Erfahrung — zum Gemeinwohl des Staats und aller Postbeamten so beizutragen vermag, als der Post-Inspector.

B. Das Posthaus (l'hôtel des postes) in Paris

ist auf den Trümmern des Pallastes der Grafen von Flandern im 13. Jahrhundert erbauet, von Karl VII. seinem Günstling Guillaume de la Tremouille geschenkt, und nach diesem von dem Herzog d'Epemon, Jean de Nogaret, einem Liebling Heinrichs III. bewohnt worden. Zuletzt wurde das Haus von dem Sohn des General-Post-Controleurs, Grafen Bartholomé d'Hervat, zum Posthaus gekauft, ausgebaut, und dicht neben an ein Hôtel für den Post-Chef eingerichtet.

Außer diesem Posthause oder Hof-Postamt sind in Paris noch 12 (Filial)-Postämter mit Inbegriff des für den Hof, die Pairs und die Deputirten-Kammer (der Letztern die Mehrzahl) in den Stadtvierteln vertheilt. Alle 2 Stunden werden die an dem Eingange der Postcomtoirs (in ganz Frankreich) befindlichen Briefkasten (petites postes) geöffnet.

C. Uebersicht der Postanstalten.

Der Minister und Chausseebau-Intendant Baron Pasquier gab im April 1829 in der Deputirtenkammer eine Uebersicht des Postwesens, nach welcher in ganz Frankreich, in den Departements- und Hauptstädten Post-Directionen als Oberbehörden, 1382 Postbureaux, 417 Austheilungen oder Nebenbureaux und 1463 Stationen (Gespannwechsel zum Postdienst und für Reisende) vorhanden wären, jedes Bureau mit einem angemessenen Personal besetzt, einem Director (in Deutschland: Postmeister), Controleur, Commis (Secretär) und Briefaustheiler. Die Hausmieten, der Ankauf der Pferde und überhaupt die Unterhaltungskosten betragen fast unermessliche (immenses) Summen. Im officiellen General-Postbericht von Paris für 1830 wird gesagt, daß seit 14 Jahren die Post-Einkünfte von 19 auf 31 Millionen Franken — und die Ausgabe von 10 auf 15 Mill. (in runden Summen) gestiegen sind.

Einer genauen Zählung zufolge, — sagte derselbe Minister Pasquier — haben 35,587 Gemeinden mit 1300 Hauptorten in den Kantons keine Postanstalt, die Briefe dahin werden theils durch Fußboten, theils durch Präfecturwagen besorgt, welche wöchentlich einmal die Runde machen. Das neueste Gesetz vom 3. Junius 1829 besteht daher, daß, wo nicht täglich, doch wenigstens alle 2 Tage jeder von den Posten nicht berührte Ort eine Briefbeförderung haben und durch diese auch Journale, Zeitungen u. u. erhalten soll. Dieser Plan ist am 1. April 1830 ausgeführt worden. Fünftausend Land-Postboten (Briefträger) besorgen einen Tag um den andern in jenen Gemeinden, die keine Posten haben, sämtliche Briefe und sammeln auch die unterwegs erhaltenen zum Absenden mit den Posten; die Leute laufen (in der Gesamtzahl) täglich 25,000 franz. Meilen, also jeder 4 deutsche Meilen im Durchschnitt, wie in den gedruckten Nachrichten zur Beruhigung des Publikums steht. Jedoch die Wirklichkeit spricht anders, wie die Sage auf der Tribuna..

In Paris besteht seit 1759 eine unter der Regierung Ludwig's XV. vom General-Finanz-Controleur Charles Humbert Pierron de Chamousset aus Limoges eingeführte

S t a d t / B r i e f p o s t .

Jetzt, sehr vervollkommenet, ist seit dem 15. September 1823 in jedem Hauptbezirk 1) ein Stadt-Postamt (Briefsammlung) errichtet worden, das die mit den Posten eingegangenen Briefe, der Beschleunigung wegen, durch einen reitenden Boten aus dem Hof-Postamt erhält. Die Briefausstellung in den Bezirken erfolgt im Sommer 7mal, im Winter 6mal täglich. Diese Stadt-Briefpost soll den sechsten Theil der Briefmasse enthalten und täglich 8 bis 10,000 Briefe liefern. Nach dem Bericht des General-Postdirectors (s. Berl. Zeit. v. 18. Jan. 1830) sind im J. 1829 in Paris eingegangen 9,212,802 Briefe, darunter mit unrichtiger Adresse 3058 — und unversiegelte 7478. (Eine lobenswerthe Birschschaft und Aufmerksamkeit, offene Briefe und sogar auch hunderte ohne Adresse zur Post anzunehmen und abzusenden!) Ueberdies waren unter jenen offenen 481 mit Wechseln, und viele mit Bankbillets, zusammen 1,330,216 Fr. im Werth. — Welch ein schreiender, glorreicher Beweis der Ehrlichkeit aller Postbeamten, die solche offene Briefe ohne Gewissensbisse ad saccum stecken konnten. —

Der Staatsminister Graf Deugnot hatte diesem zufolge allerdings Fug und Recht, am 10. Julius 1815 auf der Redner:

1) Paris hat 7 Stunden Weges im Umfang und enthält innerhalb 48 Stadtbezirken 12 Stadtviertel (Quartiers), 8 Palläste, 27,900 Häuser, 22 Märkte, überhaupt 73 öffentliche Plätze, 16 Thore, 210 Springbrunnen, 1150 Straßen, 265 Gassen und Durchgänge, 16 Brücken, 58 Barrieren, 360 Hotels, über 12500 Läden, 11 Verkaufshallen, 2 Cathedralen, 12 Pfarrkirchen, 27 Kapellen, 38 religiöse Häuser und Klöster, 15 Bibliotheken, 24 Theater und 10 Gebäude für Gefangene. (Allgem. Rhein.-Zeitung, 1829, Nr. 66, S. 527 u. Berl. Zeit., 1829, Nr. 205. Man vergl. London, (s. England, Kap. 12, §. 4.)

bühne dem ganzen Europa das Postwesen in Frankreich als Muster und Vorbild in Hinsicht der Ordnung und Geschäftsführung — nämlich viele hundert unverstegelte Briefe und eben so viele ohne Aufschrift (Adresse) in den Postcomtoirs anzunehmen und abzusenden — zur Nachahmung einer solchen heillosen Amtsverwaltung aufzustellen, die in Deutschlands Poststaaten mit augenblicklicher Cassation würde geahndet werden.

Nach dem officiellen Postbericht für 1830 ist die Zahl der täglich in Paris ausgegebenen Briefe seit 15 Jahren von 28,000 auf 53,000, der täglich abgehenden von 40,000 auf 60,000, und der in ganz Frankreich auf täglich 118,000 gestiegen. Unter den in Paris täglich ausgegebenen 53,000 Briefen sind 15000 aus Paris selbst.

Diese Massen sind nicht als übertrieben anzunehmen; da nach der neuesten Zählung die Bevölkerung von Paris 713,765 Einwohner, nämlich 346,188 Männer und 367,796 Frauen, in 224,922 Familien betragen soll. Davon leben 366,000 vom Privat-Einkommen, 348,000 von täglicher Arbeit, 77,192 vom Almosen und Herumtreiben, 12500 Findlinge, 16000 als Garnison, 10,450 Beamte und 80,000 Dienstboten. (Galignani, 1829, Nr. 4483.)

Man rechnet die Länge der sämtlichen Poststraßen in Frankreich auf 8587 Lieues (4,293 $\frac{1}{2}$ preuss. M. zu 24000 Fhl. Fuß), in England dagegen auf 24,000 engl. oder 4,800 deutsche M. Von demselben Pasquier, (als Chausséebau-Intendant), ward beim Vortrag in der Deputirten-Kammer, mithin amtlich, die Lieue zu 4,000 Metres und diese zu 12,000 rheinl. Fuß angegeben, wonach also eine Lieue gerade eine halbe brandenburgische Meile beträgt u). (Berliner Voss. Zeit. v. 15. Nov. 1828, Nr. 269).

u) Bekanntlich werden 24,000 Fuß rheinl. auf eine brandenburgische oder Preussische Meile, und 23,661 Fuß rheinl. auf eine geographische Meile

Hassel berechnet in seinem Statistisches Werke Frankreichs Flächen: Inhalt zu 10,686 Quadrat: Meilen.

Jeder rühmt die trefflichen Wege in Frankreich. Dieser Meinung widerspricht aber derselbe Pasquier in seinem amtlichen Bericht vom 7. November 1828, „Die Landstraßen“ — erklärte er in der Deputirten: Kammer — „haben eine Ausdehnung von 8587 franz. Meilen (Lieues), jede zu 4000 Metres „oder 12,000 Fuß rheinl. (4293½ deutsche M.) Von diesen sind „jedoch nur 3572 (1786 d. M.) im brauchbaren Stande, zu „deren Erhaltung jährlich 2280 Fr. (760 Rthlr.) auf die Meile, „mithin eine Gesamtsumme von 8,146,621 Fr. (2,715,540½ Rthl.) „erfordert wird. Von jener Meilenzahl sind 3580 Meil. in so „schlechtem Zustande, daß die Ausbesserung derselben auf „die Meile 47,662 Fr. (15,887½ Rthlr.) kosten wird. Zur Ausbesserung der übrigen würden 56,337,442 Fr. (18,779,147½ Rthl.) „erfordert, so daß das Ganze 198 Mill. Fr. (66 Mill. Thaler) „kosten würde. Jede Heerstraße ist 60 Pariser Fuß breit, davon „nur ¼ gepflastert, das Uebrige besteht aus Sommerwegen, die den „größten Theil des Jahres über unwegsam sind.“ (Berliner Spenerische Zeit. Nr. 269 v. 15. Nov. 1828.)

Eine Vergleichung mit den Wegen in Deutschland, besonders im Preussischen Staate, wird zu Gunsten der Deutschen entscheiden.

Im Morgenblatt d. J. Nr. 5. S. 18 steht: Die Landstraßen sind nicht so regelmäßig mit Bäumen eingefaßt, wie in den meisten Gegenden Deutschlands. Man sieht zuweilen auf langen Strecken auch nicht einen grünen Zweig am Rande des Weges,

gerechnet, ein Unterschied von 339 Fuß, welche die Preuss. Meile mehr enthält. Einige Geographen rechnen 14,400 Fuß rheinl. auf 1 franz. Meile. Hasselsperger in seinem Posthandbuche u. c. (das neueste Werk) gibt Th. II. S. 186 die neue Pleue. (Miriamètre), 11 auf einen Grad und zu 32,264 Fuß rheinl. und die französische Meile oder Kilomètre, 111 auf 1 Grad und 3,197 Fuß rheinl. an.

sogar in der Nähe der Hauptstadt. Die Straße von Meaux nach Paris gibt den schlagendsten Beweis, wie wenig die Franzosen einen Begriff von der Annehmlichkeit wohlgezogener Alleen haben und diese dem Reisenden gewähren. Eben so ist es eine Seltenheit, an den Trennungspunkten der Landstraßen Wegweiser zu finden. Die öffentlichen Fuhrwerke werden von einem des Weges kundigen Postillon geleitet, der Eingeborne weiß Bescheid, der Fremde, welcher sich zum Fußreisen herabläßt, ist keiner Beachtung werth, er und Privat-Fuhrwerke von weither mögen sehen, wie sie fortkommen. Sogar da, wo in der Nähe von Paris die Hauptstraßen sich voneinander scheiden, vermißt man Wegweiser.

D. Behandlungsweise, Post-Expedition.

Paris, und nur Paris allein, ist der Punkt, auf den Aller Augen gerichtet sind, sie ist im Sinn der Franzosen la Capitale du monde, zu deren Vortheil und Bequemlichkeit alles eingeleitet und berechnet wird, wogegen Niemand auf den Nutzen und das Beste der Provinzialstädte weder durch Seitenposten und Postverbindungen, noch durch ein richtiges Zusammentreffen der Posten unter sich, Rücksicht nimmt. Paris hat in Allem den Vorrang und darum auch, zum Nachtheil der Provinzen, im Postwesen und dessen Einrichtungen, die wahrlich nicht nutzloser und ungewöhnlicher seyn können. Dennoch regen sie das Erstaunen und die Lobreden der Pariser alltäglich auf, wenn diese Abends mit Ärm und Peitschenknall alle 12 Briefposten — in Berlin oft täglich 24 und mehr — sämmtlich zugleich abfahren und raselnd vorbeijagen sehen. Das imponirt allerdings. Variationen, doch im kleinern Maßstabe sieht man in Lyon, Bordeaux, Marseille, Grenoble u. u. Wie aber das Posttreiben in Wien, Berlin, Hamburg, Frankfurt a. M. u. u. ist, kümmert Keinen, der zur großen Nation gehört.

Alle Posten, in dem Ausdruck: Malle begriffen, müssen von Paris Abends 6 Uhr abgehen und Morgens früh ankommen, diesem zufolge sind alle Amtsgeschäfte in 2 Abtheilungen, Le Bureau du Départ und le Bureau de l'Arrivée, abgesondert. Die Behandlungsweise — in Süddeutschland und im Parisischen Post-Gebiet: Manipulation genannt — ist dieser letztern sehr ähnlich, das Ganze selbst wird nach vorgeschriebenen Formen und mechanisch bearbeitet.

- a) Im Bureau du-Départ (für die abgehenden Posten) sind in den 13 Expeditionen fast 150 Personen in Thätigkeit bis Abends 6 Uhr. Alle aus den Briefkästen und an den Postcomtoir-Fenstern entnommenen Briefe werden von 2 auch 3 Beamten über- und nachgezählt — daher die so bestimmten Angaben in den Amtsberichten — gewogen, gestempelt und austarirt, nach den Postcoursen geordnet, in bestimmte Fächer gelegt und die Stückzahl eines jeden Orts in eine Briefkarte (Correspondenzzettel) bemerkt. Sind die Briefbunde nach den Coursen geordnet, auf jene der Name des Bestimmungsorts geschrieben, mit dem Postzeichen gestempelt und in's Postbuch bemerkt, so werden solche mit der Postkarte und den noch besonders angebundenen Briefbunden für die Seitencourse, durch eine geräumige hölzerne Rinne (Trichter) hinunter geworfen, der Conducteur einer jeden in's Hofe haltenden Malle-Post empfängt und verladet die Briefbeutel. Das Nämlische geschieht mit jedem Cours-Wagen nach der Reihenfolge.

Dies alles muß in einer Stunde, nach dem letzten Herausnehmen der Briefe aus den Briefkästen, vollbracht seyn. Schlag 6 Uhr Abends fahren alle Posten ab, bis 5 Uhr werden Briefe angenommen, kein einziger wird aber encartirt, folglich wissen so wenig der Aufgeber, noch der Postexpedient, ob ein aufgegebenes Schreiben mitabgesendet worden ist.

Für jedes Geschäft, sogar für das Besiegeln, Umbinden, Einpacken, Ordnen *ic. ic.* ist ein, bei einigen wohl ein zweiter auch dritter besonderer Beamte bestellt, daher die Menge der Beschäftigten von 5 bis 6 Uhr.

- b) Im Bureau de l'Arrivée (für die eingehenden Briefe *ic.*) arbeiten 22 Beamten mit zahlreichen Voten, vom Morgen 5 bis 8 Uhr Vormittags, denn nur einmal des Tages, von 8 Uhr an, werden die Briefe bestellt. Bei der Ankunft der Posten sieht man genau nach, ob die Anzahl der Briefpacke mit der in der Briefkarte angegebenen übereinstimmt, und überliefert die Bunde an die Vertheiler (*distributeurs*), welche die Briefe nach dem mit gekommenen Correspondenzettel stückweise nachzählen und ungefümt bestellen lassen. Alle Geschäfte sind nun in diesen 3 Stunden für den ganzen Tag vollendet.

E. P o s t a r e n u n d P o r t o .

Alles Gute, was Heinrich IV. im Postwesen gestiftet hatte, verschwand allgemach. Die Uebel vermehrten sich während der Minderjährigkeit Ludwigs XIII., nach der Entlassung des Staatsministers und General:Postmeisters (*Général des Postes*) Sully; kein Großer des Reichs bekümmerte sich um das Postwesen. Die Briefabsender bezahlten nach eigenem Gutdünken, oft kaum die Hälfte des tarmäßigen Porto, die Staatsbeamten gaben gar keins. Diese Unbilligkeiten veranlaßten die Postmeister jedes Orts eigenmächtig einen bestimmten Portosatz einzuführen. Darüber entstand denn ein mächtiges Geschrei von Hohen und Niedern, ganz eigentlich vom Kaufmannsstande, über Bedrückung und Portovertheuerung.

Der General:Postmeister jener Zeit, Pierre d'Alméras, Sieur de St. Remy et de Saussage, trat endlich mit dem Porto:Reglement vom 16. October 1627, pour le port des lettres et paquets de Paris, Bourdeaux, Lyon, Toulouse et Dijon, ins Rit

tel. Es ist das älteste und erste Edict über diesen Gegenstand. Unter Pakete wurden nur Briefe und Schriftbunde verstanden, denn Waaren, Gold, Silber, Edelsteine und Kostbarkeiten — welche die Kaufleute, wegen der Unsicherheit auf den Landstraßen, in die Briefe verpackten — wurden nicht weiter von der Post angenommen. Als eine Vergünstigung konnte man bis 100 Livres baar mit der Post versenden, der Betrag wurde in die Postbücher bemerkt, jedoch unter dem Titel: Argent déposé zurückbehalten, und mittelst Aviso dem Empfänger in dessen Wohnort von dem dortigen Postamt ausgezahlt. Die Postämter berechneten sich darüber gegenseitig.

Um die Grundsätze einer geregelten Posttaxe festzustellen, bestimmte man den Mittelpunkt einer jeden der 83 Provinzen zur Richtschnur und ordnete die Entfernung von diesem Mittelpunkt zum andern, — 2283 Toisen (Klaftern) auf eine Lieue gerechnet — $\frac{1}{4}$ Unze zum Gewicht eines einfachen Briefes, 4 Sous Porto für denselben im Innern eines jeden Kreises, 1 Sous mehr nach dem andern Departement bis 20 Lieues weit, und noch 1 Sous darüber von 10 zu 10 Lieues. Auch wurden 2 Abtheilungen eingerichtet; die erste enthielt 40 Poststraßen, die zweite nur 25, auf denen die Briefpostwagen theils auf 2, theils auf 3 Rädern gehen sollten. Der Posthalter erhielt 30 Sous für jedes Pferd und die Station, statt früher nur 25 Sous.

Auch jetzt noch bestimmt die Schwere, nicht die Blätterzahl eines Briefes, den Portobetrag beim Austaxiren. Der einfache Brief darf nur 6 Grammes wiegen, übersteigt er diese, so wird das Mehrgewicht oben in den linken Winkel des Briefes mit 7, 8, 11, 15 u. u. bemerkt. Die Schreiben an Staatsbeamte, Präfecten, Richter, Maires (Burgemeister), Deputirte, Agenten, selbst an Personen, mit denen man in keiner genauen Verbindung steht, müssen frankirt werden. Soldatenbriefe, wenn sie einfach sind, gehen für ein geringeres Porto. Für Drucksachen unter Kreuzband (sous bandes) d. h. ohne Couvert oder

Umschlag, werden 5 Centimen für den Bogen, und für Journale 4 Cent. entrichtet. Größtentheils müssen diese und auch die Ankündigungen von Geburten, Heirathen und Todesfällen gestempelt seyn.

Nach der Ordonnance vom 11. Januar 1829 werden auch lettres chargées — recommandirte Briefe — von der Post amtlich, früher nur aus Gefälligkeit, befördert. Der Absender gibt solche gegen einen Empfangschein ab und zahlt das doppelte Porto; der Brief muß dreis, auch fünffach besiegelt seyn, geht er auf der Post verloren, so erhält der Absender 50 Francs Entschädigung. Der Empfänger wird von dem Eingange des Briefes benachrichtiget und erhält denselben nach ausgestellttem Empfangschein.

Unter dem Namen: Articles, wird eine besondre Zahlungsart, oder Ausgleichung durch die Post, verstanden, wenn man das Geld nicht baar an den Bestimmungsort senden will, um die Belastung der Posten durch baare Sendungen zu vermeiden. Man zahlt nämlich im Postamt die Summe baar aus, entrichtet für jeden Franc statt früher 5 jetzt 1 Centimen pro cura, d. h. für die Bemühung der Postbeamten, wegen der gegenseitigen Berechnung und Zahlung, und 35 Centimen für den gestempelten Postschein und einen besondern Empfangschein. Jenen gestempelten schießt der Absender statt des Geldes, mittelst Talons oder Avisbriefes an den bestimmten Empfänger, welcher auf Vorzeigung und Auslieferung jenes Postscheins, den Betrag baar ausgezahlt erhält.

F. P o s t : G e s e t z e.

Der erste vollständige Code in Frankreich ist vom 17. Julius 1759 v), und umfaßt alle damals bekannten Gegenstände und alle Postverordnungen, die bis dahin erlassen worden waren.

v) Die älteste Boten- (Post-) Ordnung in Deutschland ist die von Augsburg im J. 1552, die Kur-Sächsische 1557 und Brandenburgische mit

Der Code des Maitres des Postes et des Voitures en général, 2 Tomes (in Deutschland: Post-Ordnung genannt) enthält die einzelnen Bestimmungen für das ganze Postwesen und die Dienstpflichten der Postbeamten.

Die Gesetze vom 23. Julius 1793, v. 9. December 1798 und vom 20. Mai 1799 werden noch jetzt als Hauptvorschriften für alle Postverwaltungen in Frankreich betrachtet. Aus diesen Loix, decrets, ordonnances, instructions, Erklärungen und Ergänzungen, desgleichen aus dem Livre de Poste ou Départ de Paris, des Courriers de la Poste aux lettres, par Lecousterier 1827, dem Livre de Poste ou Etat général des Postes der letzten Jahre und dem Moniteur sind nun die folgenden Nachrichten entnommen worden, um das Wesentliche der jetzigen Postverfassung dieses Reichs und deren abweichende Einrichtungen von denen in Deutschland kennen zu lernen. Die in den Coden und Ordonnances vorkommenden Beziehungen und Verhältnisse der Postbeamten zu den Zoll-, Polizei- und andern Finanzbehörden sind weggelassen worden.

G. B e a m t e n.

Da die Secretäre, Schreiber und Gehilfen beim Stadt-Postamt (Service des malles) in Paris nur höchstens 2 bis 3 Stunden täglich beschäftigt sind, so werden sie, auch in der Voraussetzung schlecht besoldet, daß sie einen Neben-Erwerb als Commis und Buchhalter bei einem Banquier, Kaufmann, Fabrik-Inhaber u. u. oder als Beamte in einem andern Departement suchen müssen, um aus den 2, 3 auch 4 Amtsstellen ihre Einkünfte zu erhöhen. Diese ganz eigene Einrichtung wirkt jedoch in Hinsicht auf Moralität, höchst nachtheilig; Denn der Beamte ist gerade durch das kärgliche Gehalt stillschweigend an-

Sachsen erneuerte d. 1532, im Preussischen die vom J. 1614, nach dieser die des großen Kurfürsten Friedrich Wilhelms von 1660. Wie weit voraus die Deutschen im Postwesen!

gewiesen, Unterschleife und Veruntrennungen zu begehen, um den sehr theuren Lebensunterhalt sich zu verschaffen und somit jedes Interesse für den Dienst und jeden Trieb zum Bessern und zur Ausbildung in seinem Fache, zu unterdrücken. Dazu kommen die feststehende erschlaffende Form der Geschäftsführung oder das Mechanische was in 2 Tagen erlernt wird, und der Mangel der Dienstaufsicht, der eben alle Abweichungen von den Berufspflichten erleichtert. Das Unterschlagen eines Briefes mit Staatspapieren, oder Papiergeld zum Beispiel, kann höchst schwer ausgemittelt werden, weil kein abgehender Brief eingetragen wird, mithin weder dessen Aufgabe noch Absenden zu beweisen sind, folglich auch der Thäter oft nicht überführt werden kann.

Dem officiellen Postbericht für das Jahr 1830 zufolge sind 4030 Postbeamte in Thätigkeit, welche 4,961,525 Franc. (1,240,381½ Thaler) Gehalt beziehen. Nach ihren Abtheilungen:

a) P o s t m e i s t e r.

Sie sind zugleich Posthalter, vereinigen mithin beide Berufstellen in Einer Person, gehören ausschließlich nur dem Postwesen an, und dürfen folglich weder das Mitglied einer Kaufmannsgilde seyn, noch mit irgend einem Gegenstande, z. B. Getreide, Futter, Kaufmannswaaren u. u. Handel treiben. Die Posthalterei heißt: *Poste aux chevaux*.

Die Staatsbesoldung (*Gage, Apoinement*) darf nicht über 450, und nicht unter 250 Francs jährlich betragen, der Verdienst von den Extraposten erhöht die Einnahme. Alle Cautionen müssen baar bestellt werden, weder auf diese, noch auf die Besoldungen und Gespanne findet eine Privat-Verschlagung Statt, denn diese Gegenstände werden als gesetzliches Dienst-Inventarium betrachtet.

Die Postmeister haben als Posthalter (*Maitre de Poste*) allein das Recht, die Briefposten (*Malles-Postes*) und die Diligencen mit ihren Dienstpferden fortzubringen und sich von jedem durchgehenden öffentlichen Fuhrwerk 25 Centimen (etwa 2 Sgr.)

Abtrag,

Abtrag, oder Schadloshaltung, zahlen zu lassen, das nicht mit Postgespann (Extrapost in Deutschland) befördert wird. Sie können sich von jedem mit der Briefpost Reisenden 1½ Francs Personengeld und bei Extraposten für ein Bei- oder Hilfspferd — wenn dies durchaus nöthig ist — und für jede Person bezahlen lassen, welche über die gesetzliche Zahl im Wagen vorhanden ist. Sie sind befugt, wegen unverschuldeter Verluste und auf schwierigen Stationen eine Schadloshaltung zu begehren, ihre Postillone mit dem Stalldienst (*mise à pied*) zu bestrafen w) und jedem Extrapost-Reisenden die Pferde zu verweigern, wenn derselbe für einen geringern Preis und mit wenigern Pferden fortgeschafft seyn will. Noch muß der Postmeister ein Postbuch halten, in welches die Reisenden ihre Beschwerden einschreiben können, und von allen Ereignissen, die ihm bekannt werden, einen Amtsbericht einsenden. Dies sind die wesentlichsten Obliegenheiten der Postmeister.

b) Courriers de la Malle-Poste.

Briefpost-Couriere, in Deutschland, wenn auch nicht ganz entsprechend, Conducteurs, Postbegleiter, auch Post-Schirmmeister genannt. Sie führen die Amts-Benennung Courriers vorzugsweise allein, zur Auszeichnung von den Postbegleitern der Dilligencen, welche Conducteurs heißen, und werden von der Ober-Post-Administration aus den Postillons du rang erwählt, besoldet und verpflichtet: ihrer Behörde jedes Ereigniß und jede gesetzwidrige Handlung eines Postmeisters oder Postillons anzuzeigen.

Ihnen allein liegt die Sorge für das Brief-Felleisen ob, nur sie haften für die Verlegung und Ablieferung desselben, und zahlen unterwegs die Wege-, Brück-, Schlagbaum- und Thor-gelder jedes Orts, auch stationsweise für ihre Person das Personengeld, wie jeder Reisende.

w) Die *mise à pied* ist als Buße sehr bedeutend, denn der Sträfling darf keine ordinäre und Extra-Posten fahren, auch keinen Courier fortbringen, verliert mithin den Nebenverdienst, das Trinalgeld und andre Vortheile.

Da sie die wichtigsten und Haupt-Personen auf den Fahrten sind, so gebührt ihnen der erste Platz im Wagen vor allen Mitreisenden. Diese müssen in demselben Gasthof verweilen, wo der Courier einkehrt, und bei der Abfahrt nicht auf sich warten lassen, denn die Couriere werden für jede Versäumniß über $\frac{1}{2}$ Stunde bestraft, insofern sie nicht überzeugend nachweisen, daß entweder der Postillon, oder die Schlechtigkeit der Gespanne jene verschuldet haben. Bei schwerer Strafe ist ihnen der Handel, sogar das Mitföhren von Kaufmannswaaren untersagt. Die Postillons stehen zwar unterwegs unter ihrem Befehl, jedoch dürfen sie selbst nicht die Pferde zum raschern Gange antreiben.

Ein Postcourier wohnt und lebt nur im Postwagen, Haus- und Familienwesen bleiben ihm fremd, denn er ist nirgend zu Hause, stets unterwegs. Kaum ist er am Endpunkt des Courtes, so kehrt er wieder mit derselben Eil zurück, 100 Lieues (50 Meilen) nach Pasquiers Berechnung, in 40 Stunden, liefert ab und empfängt die Briefpakete auf 10 Postämtern und 25 Stationen. Alle Hindernisse muß er überwinden, keine Jahreszeit, keine Finsterniß, kein Gewitter halten den Lauf der Post auf. Hierzu sein stets gespanntes Aufmerken, seine rasche Dienstföhrung, die Lebensgefahren, denen er ausgesetzt ist, der besonnene Muth bei Unfällen und die Sorge für die ihm anvertrauten Briefe und Sachen.

Wegen dieser lastenden Verpflichtungen wurde eine Unterstützung- und Pensionskasse für diese Beamten errichtet, wozu jeder Courier $\frac{1}{2}$ seiner Nebenverdienst-Gelder, die andern Postbeamten aber 5 Procent Gehalts-Abzug beitragen. Die Pensionen werden nach der geleisteten Dienstföhrung abgeschätzt und betragen zwischen 80 bis 200 Francs jährlich.

Ganz verschieden von diesen Briefpost-Courieren sind

c) die Courriers du Gouvernement, Courriers à francetrièrs,

oder eigentliche Staats-Couriere, Sendboten. Sie dürfen nur

auf einen Paß (Laissez passer) der absendenden Behörde Postpferde erhalten und müssen, wenn sie reiten, von einem Postillon als Wegweiser und zum Zurückbringen des gebrauchten Courierpferdes, begleitet werden, dürfen auch nur so viel Gepäck mit sich führen, als Raum in den Satteltaschen vorhanden ist; das Felleisen darf nicht über 30 Pfund schwer seyn. Der Courier bezahlt das Brück-, Fahr- und Thorgeld, vor der Abreise die Reitegebühren, auch jede Stunde Versäumniß mit dem Betrage für 1 Post als Strafe, wenn der Postillon nichts verschuldet hat, oder durch dessen unvorsichtiges Fahren der Wagen beschädigt worden ist.

Eine dritte Gattung sind

die C o u r r i e r s ,

welche die Extrapost- Reisenden voraussenden, um entweder auf der folgenden Station die Pferde, oder in einem Gasthose das Quartier zu bestellen. Diese Vorausgesendeten dürfen nie weiter als eine Station vorausreiten, sie müssen einen Postillon zum Führer mitnehmen und alle Verbindlichkeiten der Gouvernements-Couriere erfüllen.

.d) G u i d e s d e s P o s t i l l o n s .

Werden von der General-Post-Administration bestellt und sind bei der Briefpost die Begleiter und Aufseher des Postillons und die Wächter des Fuhrwerks. Es ist ihnen zwar nicht erlaubt, von den Reisenden ein Trinkgeld zu begehren, jedoch geben diese seit geraumer Zeit 75 Centimen (4 ggr.) Belohnung, welche Jene aber zurückgeben müssen, wenn die Reisenden über die Auf- führung des Postillons eine gegründete Beschwerde führen.

e) P o s t i l l o n s .

Sie erhalten eine förmliche Bestallung (Certificat) und werden in ein Verzeichniß nach der Reihenfolge eingeschrieben, deßhalb in der Amtssprache Postillon du rang genannt, weil die Ältesten im Dienst den Jüngern vorangehen. Die Dienstzeit

fängt frühestens mit dem 16. Lebensjahre an, und wird nach zwanzigjähriger treuen Pflichterfüllung und den guten Zeugnissen in ihrem Dienstbuche (livret) mit einer Pension, und bei Unglücksfällen oder wegen eingetretener Gebrechen, mit einer Unterstützung belohnt.

Das Dienstbuch (livret) bewahrt der Brodherr, der den Postillon zwar annehmen und entlassen, auch in das Dienstbuch die Gründe des Verabschiedens einschreiben kann, aber nie weder jenes, noch das Certificat zurück behalten darf, insofern der Verabschiedete kein großes Vergehen begangen hat.

Jeder Postillon ist schuldig, seinem Brodherrn und jedem Postmeister der umliegenden Stationen zu gehorchen, im Dienst die Postkleidung und das Armschild zu tragen, ohne Erlaubniß seiner Obern keinen Brief zur Bestellung unterwegs mitzunehmen, bei Strafe des Stalldienstes (mise a pied) (s. Note w) kein Trinkgeld weder für sich, noch den Guide (s. d) einzufordern und ohne Genehmigung des Courriers nicht mit der unterwegs entgegen kommenden Post das Gespann zu wechseln, um die vollständige Hin- und Rückfahrt zu ersparen. Zu jeder Fahrt, selbst wenn der Postillon für Rechnung seines Postmeisters (exploités) Weichseln fährt, muß er, wegen der Barrieren, einen Paß (Laissez passer) vorzeigen.

H. P o s t w a g e n x).

In den ersten Zeiten der Postanstalten in Frankreich wurden die Briefe in einem bloßen Mantelsacke zu Pferde fortgebracht. Als der Briefwechsel sich mehrte, mußten die Briefpa-

x) Das im J. 1828 in Madrid erschienene Manual de Diligencias y Mensagerias behauptet, daß in Frankreich zur Zeit Karls d. Gr. (800—814) die Diligencen (Reisefuhrwerke) eingeführt worden wären. Die Universität in Paris (im Anfange des 13ten Jahrhunderts gestiftet) habe besondere Wagen unterhalten, um die Studierenden aus den Provinzen abzuholen oder dahin zurück zu bringen. Durch diese Fuhrwerke bildeten sich

lete, in große Felleisen gepackt, theils auf einem einspännigen Karrn mit 2 Rädern, theils in einem bedeckten Wagen fortgebracht werden. Diese Wagenfahrten waren nur auf den großen oder Haupt-Poststraßen, (grands Courriers), die Karren nur auf den Seitenposten (petits Courriers) im Gebrauch. Seitdem sind die Poststraßen in zwei Abtheilungen oder Courriers getheilt verblieben.

Als nach dem Westphälischen Frieden (1648) in Deutschland das Postwesen sich neu gestaltete und hier und da auch fahrende Posten (besonders zuerst in Norddeutschland) entstanden, kam manches Neue und Umgeformte nach Frankreich hinüber, ein Grugère — der weiter nicht bezeichnet ist, — führte als Nachahmung ebenfalls Postwagen ein. Der Markis de Crenan erhielt darüber das Privilegium, und ihm zur Liebe und zur Ehre benannte man nach ihm diese Wagen les Crenans; sie wurden jedoch, wegen ihrer unbehilflichen schweren Bauart, bald abgeschafft und in deren Stelle die leichten deutschen Wagen eingeführt.

Im Jahr 1775 ließ der Finanz-Minister und Postchef Anne-Robert Jacques Turgot eine neue Art Postwagen bauen und gebrauchen, die ebenfalls nach ihm Turgotines benannt wurden; sie waren im Innern sehr geräumig, mit 4, 6, auch 8 Sitzplätzen und Raum für das Reisegepäck, für Geld- und Waaren-Pakete.

Nun führte Turgot den längst gefaßten Plan aus, diese Wagen auch zum Befördern der Brief-Felleisen zu benutzen, und somit reitende und fahrende Posten zu vereinigen. Die Ersparung betrug 4 Millionen Livres jährlich.

Verbindungen zwischen der Hauptstadt und den Provinzialstädten und in der Folge geregelte Fahrten, unsern Posten ähnlich. Auch das Publikum benutzte diese Wagen zum Befördern seiner Waaren. Für diese Dienstleistung erhielt die Anstalt viele Privilegien, z. B. Befreiung vom Wegegelde u.

So entstanden

- a) die Grandes Malle-Postes, (Briefpost: und Personen:Wagen zugleich, ganz wie die Eil: und Schnell:Posten in Deutschland,)

bestimmt für Brief: und Paketsendungen und für 3 Reisende, jeder zu $1\frac{1}{2}$ Francs für die Station (2 Lieues) und einem bedeutenden Trinkgeld an den Courier. Jetzt sind die Wagen von verschiedener Bauart und zwar auf den Hauptcoursen vom Staatsrath und Postchef Dupleix de Mezy eingeführt, mit 4 Rädern, der Kasten auf Druckfedern und an den Wagenthüren mit der königlichen Krone bezeichnet. Im Innern des Wagens sind vier Sitzplätze, 3 für Reisende, der vierte für den Courier, der stets ein und dieselbe Post begleitet. Diese Malles werden factionsweise Tag und Nacht, wenigstens 2 Lieues (über 1 preuss. M.) in einer Stunde fortgebracht, und spätestens in 5 Minuten nach der Ankunft wieder abgefertiget. Der Courier ist unterwegs der Befehlende, der Guide dagegen der Aufseher des Postillons und Gespanns und der Wächter des Ganzen. Nur einmal täglich wird eine Speise:Station gehalten, darum müssen die Reisenden für die übrige Zeit Lebensmittel mit sich führen. Diese Wagen sind für weit Reisenden die schlimmste Fuhrgelegenheit, weil man unterwegs auf weiten Strecken nur 5 Minuten auf das Mittagessen und dringende Bedürfnisse zu befriedigen, verwenden darf, der Pferdewechsel wird so schnell besorgt, daß man kaum Zeit hat, aus: und einzusteigen. Darum reiset auch selten Jemand auf diesen Malles weiter als höchstens 20 Meilen. Der Courier gestattet nirgend, auch nur auf 2 Minuten zu verweilen, der Wagen fährt sonst fort, das bezahlte Personengeld ist eingebüßt.

Diese Briefposten gehören zum ersten Range aller Fuhrwerke; darum müssen sie auf den Postwechseln zuerst abgefertiget werden, und jedes andre Fuhrwerk muß beim Begegnen und Vorfahren bis zur Hälfte der Straße ausweichen. Nur diesen Malles allein ist erlaubt, beim Thauwetter auf den Pavés und

durch die Barrieren zu fahren, da alle Privatfahren unterwegs so lange verweilen müssen, bis die Wege abgetrocknet und fest geworden sind, auch die Schlagbäume offen stehen.

Mit diesen Malle-Postes werden unbeschränkt alle Briefe, Zeitungen y), Schriftstücke und Pakete bis 2 Pfd. schwer, auch kleine Geldsummen befördert. Jeder Mitreisende hat 50 Pfd. Gepäck frei, muß aber, um in der Malle-Poste reisen zu können, einen sehr ausführlichen Paß lösen, den der Courier nach sich nimmt. Kinder über 7 Jahren werden für 1 Person gerechnet.

Diese Briefposten — kurzweg: Courriers und in den Ordonnanzen: Malles genannt — gehen alle Tage Abends 6 Uhr von Paris nach Calais, Besançon, Bordeaux, Lyon, Lille, Metz, Toulouse, Caen, Straßburg (auf 2 Coursern), Nantes (auch auf 2 Poststrouten), außerdem 4 mal wöchentlich nach Hünningen (Schweiz, Oesterreich, Ungarn, der Türkei und Levante) und 3 mal wöchentlich nach Brest.

Noch gehen aus Paris täglich zweimal besondere Posten mit den *depeches supplémentaires* (so heißen die nach den Zwischen- und Seiten-Ortern der Poststraßen lautenden Briefe), nach bestimmten umliegenden Orten in den Departements der Seine, Oise und Marne, Morgens um 1 und 7 Uhr, und kommen Vormittags um 11 und Nachmittags um 4 Uhr zurück.

y) In Paris erscheinen täglich 12 politische Zeitungen in ungefähr 60,000 Exemplaren zusammen, 11 schön wissenschaftliche, und 6, die bloß *divertissements* enthalten, also zusammen 28 Tagesblätter; außer diesen noch 33 periodische Schriften, theils 2- und 3mal in der Woche, theils einmal des Monats, 7 alle 5 Tage, 20 einmal in der Woche, 5 einmal alle 14 Tage, 15 wissenschaftliche Monatschriften, 8 religiöse und kirchliche Blätter, 5 für Erziehung, 10 für Handel und Gewerbe, 7 ökonomische, 14 medicinische und 15 juristische. (Man vergl. England, Kap. 12. §. 4. Note c).

b) Petites Malle-Postes

sind 2rädige Briefpostwagen, nur auf den kleinen und Seiten-Coursen im Gebrauch, mit 1 auch 3 Sitzplätzen für Reisende, ohne Aufsicht eines Courriers und Guide. Die Fahrt geschieht nur alle zwei Tage und muß ebenfalls 2 Lieues in einer Stunde Tag und Nacht zurück legen.

Der Weg jener Grandes-Malle-Postes wird die Straße der Ersten Section genannt, die zweite Section bilden die Wege der Petites- oder Seiten-Postes.

Seit dem 1. Januar 1829 geht

c) eine S c h n e l l p o s t

zwischen Paris und Bordeaux, 76½ Posten (etwa 61 Meilen) in 60 Stunden, dreimal in der Woche, der Wagen enthält 12 Sitzplätze für Reisende, und seit dem 1. März 1830 eine Eilpost zweiter Klasse von Lyon über Montbrison, Clermont, Tulle und Perigueux nach Bordeaux.

d) Diligences oder Messageries royales.

Verschieden von den Messageries nationales (s. litt. O. folgend). Sie sind die Stellvertreter der nicht vorhandenen fahrenden Posten, und von der Regierung bestätigte Privat-Fuhrwerke. Eingerichtet und bestimmt, nach gesetzlichen Vorschriften, Reisende und Pakete gegen sehr theure Bezahlung zu befördern, insofern also Staats-Fuhrwerke, jedoch in Absicht ihres Zwecks, ihrer Verfassung und ihren Pflichten einerlei mit den nationales, können aber auf die den Letztern gegebenen, mehr ausgedehnten Befugnisse und Freiheiten keinen Anspruch machen, haben auch, außer dem Titel, nichts königliches an sich.

Dies Fuhrwesen entstand durch einen Verein von angesehenen reichen Männern, welche am 24. März 1809 einen bündigen Vertrag mit der Staats-Regierung schlossen und die Verpflichtung übernahmen, die Reise- und Güter-Fuhrwerke ausgedehnter, bequemer und gemeinnütziger zu machen. Die Anstalt wird von

7 wirklichen und 5 Schiffs-Administratoren geleitet, sie besoldet, außer den vielen Unter-Beamten, 1 General-Secretär, 1 General-Kassirer, 1 Notar, 1 Wechsel-Agenten, 1 Schatzmeister und 1 Arzt, und hat zum Grundvermögen (fonds) ein Kapital von 2 Mill. und 500,000 Francs, das in Actien zu 10,000 und 5,000 Francs vertheilt ist.

Dieser Verein nennt sich: Exploitation (Anstalt) générale des Messageries und ist durch das Gesetz vom 4. December 1809 förmlich als eine Staats-Einrichtung aufgenommen und anerkannt worden (Code etc. etc. tome 1, livre 1, page 51). Die Unternehmer zahlen den zehnten Theil der Einnahme an die Staatskasse, müssen jährlich die Concession erneuern und für die Handlungen ihrer Expeditours, Conducteurs und Wagenführer haften. Jeder Zoll- und Polizei-Beamte hat das Recht, unterwegs diese Wagen zu durchsuchen.

Diese Diligences sind Wagenkasten auf 4 Rädern und Druckfedern, bequem, leicht und im Innern mit 4 auch 6 Sitzplätzen. Oben auf dem Verdeck (Imperiale) ist der flache Gepäckkasten (la vache) mit Vorder-Sitzbänken und Lehnen für 3 Personen (places exterieures, auch Banquettes), und Hintersitzen gleicher Art, galleries genannt, zu einem niedrigen Preise, jedoch dürfen diese galleries nur an solchen Wagenkasten seyn, die auf Federn, nicht auf Tragriemen ruhen. Die Wagen sind nach den Coursen 4, 5, auch 6spännig, von außen mit einem Stempel gezeichnet. In der Vache liegt das Reisegepäck.

Jeder Wagen führt, wie die Seeschiffe, einen Namen, z. B. les Jumelles (Zwillinge, wegen der 2 Wagenkasten hintereinander), l'Amiensnoise, l'Orleansnoise, la Lyonnaise, Velocifères etc. etc. Diese Fuhrwerke gehen zwischen den bedeutendsten Städten täglich, manche wohl mehrmal an einem Tage.

Man beladet, wie in England, die Wagen mit allen Packen, soviel nur hinauf gehen. So erhielt neulich die Diligence, welche von Paris nach Boulogne fährt, nicht weniger als 105 Zent-

ner Fracht auf 6 Pferde, die Schwere des Wagens an sich und die der Reisenden nicht mitgerechnet (Galignani Nr. 4884).

Das Befördern dieser Dilligencen oder Messageries gehört zwar zum Dienst; und Neben-Einkommen der Postmeister, oder, was dasselbe ist, der Posthalter (Postes aux chevaux); lassen aber die Unternehmer das Fuhrwerk mit eigenem Gespann fortbringen, so müssen auf den Poststraßen jedem Postmeister 25 Centimen Abtrag zur Entschädigung gezahlt werden, und das Pferde wechseln muß in einer Stadt, (zum Unterkommen der Reisenden) geschehen. Die Abfahrt und Ankunft geschehen an bestimmten Tagen und Stunden, die Fahrt unaufgehalten; zu 5 und Spännigen Fuhrern gehören 2 Postillons, oder 1 Postillon und 1 Kutscher. Zur Sicherheit unterwegs können die Fuhrherren einen Gensdarmen von der Behörde erhalten.

Das Personengeld ist nicht festgesetzt, es wird willkürlich nach zufälligen Umständen, der Jahreszeit, dem Zustand der Wege u. s. w. gefordert.

Die bekannten Banquiers Lafitte und Caillard unternahmen vor einigen Jahren mit großem Kostenaufwande eine eben solche Anstalt. Dies bewog die Messageries, ihre Forderungen herunter zu stimmen, um nicht ihren Verlust zu vergrößern. Zuletzt begann ein dritter Unternehmer große Landfuhrern. Die beiden ersten Anstalten vereinigten sich nun als Freunde, und setzten ihre Preise so herab, daß schon nach 2 Jahren die Nr. 3 keine Kapitalien mehr besaß und aufhören mußte. Sobald dieser Nebenbuhler beseitigt war, setzten jene beiden Vereine wieder die höhern Preise an, zum großen Leidwesen Aller, die während des Kampfs wohlfeiler gereiset waren, wie irgend in einem andern Lande.

Ein Augenzeuge behauptet: Die Pferde vor den Messagerien sind jämmerlich, das Geschirr ziemlich unreinlich, das Fahren geschähe auch bei weitem nicht so rasch, wie in England: Z. B. von Calais bis Paris 32½ franz. Postes (33½ deutsche Meilen)

in 36½ Stunden und von Paris nach Straßburg 60 fr. Postes (62½ d. Meilen) in 76 Stunden.

e) Petites Messageries et Gamionages.

Die Petite Poste oder das kleine Stadt-Postamt, bloß für die in der Stadt aufgegebenen und bleibenden Briefe bestimmt, führte 1824 zur Errichtung der Petites Messageries, zum Bestellen der kleinen Pakete bis 25 Pfd. schwer innerhalb der Stadt Paris. Die kleinen zweirädrigen Wagen sind bedeckt, im Innern sitzen der Conducteur und Kutscher, und liegt die Ladung.

Die Stadt wird als 7 Hauptbezirke betrachtet, in jedem und zwar in den volkreichsten Gegenden sind 15—20 Bureaux, in allem 170, die Haupt-Direction ist in der Straße Saint-Germain. Jeder Absender erhält einen gedruckten Empfangschein (Bollette), der aus dem gestempelten Register (Juxta) herausgeschnitten und in welchen der Zustand, die Adresse, Zeichen, Nummer und Schwere des Pakets genau eingeschrieben wird, die über 20 Pfd. wiegenden werden aus dem Hause des Absenders für 10 Sous (4½ Sgr.) abgeholt.

Der Conducteur gibt unterwegs die Pakete — auf welchen die Adresse vollständig stehen muß — in die Wohnungen der Empfänger ab, nimmt auch beim Vorüberfahren Pakete zur Besorgung in die Comtoirs, gegen Ausstellung eines Scheins, auf und kündigt beim Fahren seine Gegenwart durch einige Töne auf dem Posthorn an.

Das Abgeben, Empfangen, und Umherfahren geschehen im Winter Vormittags 8½ Uhr, Mittags 12. und Nachmittags 3½ Uhr, im Sommer auch Abends. Innerhalb 3 Stunden ist alles an Ort und Stelle.

Eine andre Anstalt,

G a m i o n a g e

besorgt große Pakete und schwere Kaufmannsgüter: Ballen. Bis 25 Pfd. werden 5 Centimen, bis 100 Pfd. 25 Centimen, bis 200 Pfd. 55 Cent. u. s. w. bezahlt, man kann frankiren. Geht

in beiden Anstalten ein Stück verloren und ist der Werth desselben bei der Aufgabe nicht angezeigt worden, so werden 20 Francs erstattet, bei der Werthangabe jedoch der volle Erfsatz geleistet.

Zu den Diligences und Messageries gehören ebenfalls

C o n d u c t e u r s ,

mit den nämlichen Obliegenheiten, welche die Courriers bei den Grandes Malle-Postes ausüben, nur daß sie im Privat-Dienst und Solde eines Fuhrherrn stehen. Sie haben ihren Platz entweder im Cabriolet oder auf dem Wagenverdeck (Imperiale), um die Ladung besser übersehen zu können, und sind verpflichtet, zum Nachtheil der Post, keine Briefe, Kaufmannswaren und Reisende für ihre Rechnung, auch nicht über 5 Kilogrammen (10 Pf.) Schießpulver) mitzunehmen. Alle abzugebende Gegenstände, die Namen der Reisenden und die Aufträge müssen sie in eine Schreibtafel bemerken und eine besondere Nachweisung, in welche die Nummer, der Stempel des Wagens, dessen Benennung, der Name des Fuhrherrn und die Zahl der Sitzplätze eingeschrieben stehen, bei sich führen. Es gehört auch zu ihrer Pflicht, auf die ihrer Obhut anvertrauten reisenden Kinder eine stete Aufsicht zu haben und den Gerichts- und Polizei-Beamten unterwegs über Alles Auskunft zu geben.

J. R e l a i s (Pferdewechsel).

Das Errichten der Relais gehört zum Amte der Postmeister und Posthalter, ohne Einwilligung der Oberbehörde darf keine Station weder angelegt, noch verlegt, oder abgetreten, oder gar von einem Fremden verwaltet werden. Ist eine Station erledigt, so müssen die benachbarten die Versorgung übernehmen.

Die Inhaber öffentlicher Fuhrwerke haben die Freiheit, Relais auf Straßen anzulegen, die nicht von den Posten befahren werden, sie sind mithin auch von dem Abtrage der 25 Centimen frei, welche den Postmeistern sonst gegeben werden müssen.

Eine nämliche Relais- und Abtragsfreiheit erhalten auch die Besitzer solcher Wagen, welche auf den Aren liegen und nicht in Federn hängen (*voitures non suspendues*). Dagegen können die Eigenthümer aller Wagen mit auf Federn ruhenden Wagenlasten, ohne Abgabe an die Postämter, jedoch nur Behufs der Rückfahrt, Pferdewechsel legen, wenn die Reise mit demselben Gespann und zwar in einem Tage hin und zurück geschieht.

Besorgen Fuhrwerks-Besitzer Königl.che Dienstfuhren, so können sie auch auf den Poststraßen Privat-Stationen halten, sie müssen aber dem Posthalter jedes Orts die 25 Centimen Abtrag entrichten.

Der Minister Pasquier gab der Deputirten Kammer im April 1829 die Gesamtzahl der Relais (Pferdewechsel, Stationen) zum Postdienst und für Reisende auf 1463 an.

K. Reisen mit der Post, mit Lohnfuhren und zur See.

a) mit Extrapost.

Die Posten in Frankreich waren von jeher nur reitend und zu Fuß, also nur zum Fortbringen der Briefe und mäßigen Schriftpakete bestimmt, die Reisenden mußten Lohnfuhren nehmen. Gleichwohl wählten Viele, besonders Vornehme und Reiche, Postpferde (in Deutschland: Extraposten genannt), verlangten aber mit Ungestüm und öfters auch unter Mißhandlungen der Posthalter und Postillone, daß ihre mit 4 Postpferden bespannten und mit vielen Koffern, Kasten, Packen und Menschen belastete Wagen eben so schnell fortgebracht werden sollten, wie die Kariolen der reitenden Post. Dies Unwesen schaffte Ludwig XIV. durch die Ordonnance und das Verbot v. 28. Februar 1708 ab, Postpferde zum Reisen herzugeben. In der Folge wurden Ausnahmen gestattet, bis nach und nach das Extrapostfahren wieder gebräuchlich, auch den Posthaltern dadurch ein bedeutender Nebenverdienst zu Theil wurde. Dies der Hauptgrund der schwebenden Zulassung.

Jetzt muß jeder Reisende einen Gouvernementspaß lösen; dem eingegangenen Laufzettel (*Ordre d'arrivée*), oder dem mündlichen Bestellen des voranreitenden Couriers gemäß, müssen die Pferde bei der Ankunft der Reisenden bereit stehen. Schicken sie das bestellte Gespann unbenuzt fort, so sind sie schuldig, die vollen Stations- und Guidegebühren, für jedes einstündige Warten aber nur die Hälfte zu zahlen, kann der Postillon mit dem Gespann nicht vor dem Thorschluß in seinen Wohnort eintreffen, so muß der Reisende 75 Centimen für den Postillon und jedes Pferd vergüten.

Ein Guide begleitet als Aufseher des Postillons jede Extrapost, gesetzlich erhält derselbe 75 Centimen Trinkgeld, der Postillon hat keinen Anspruch auf Belohnung, wenn die Reisenden nicht freiwillig etwas geben wollen.

Jedem Reisenden steht frei, seine Klage in das amtliche Beschwerdenbuch zu schreiben, jedoch dürfen sie nicht dem Postmeister abdringen, ihnen Extrapostpferde auf Seitenwege zu geben, oder verlangen, das mit sich führende Geschirr den Postpferden aufzulegen.

Jeder Reisende, welcher zu seiner Reise nur 2 Extrapostpferde nöthig hatte, mußte ein drittes als Hülfspferd nehmen und bezahlen. Dieser Mißbrauch ist seit dem 1. Januar 1830 bei 129 Stationen abgeschafft und nur 117 Stationen erlaubt worden, bei schlimmen Wegen und großer Entfernung bis zum folgenden Relais, auch nur in den 6 Wintermonaten — vom 1. November bis zum letzten April — jeder Extrapost mit 2 und mehr Personen: ein Hülfspferd (*cheval de renfort*) beispannen und bezahlen zu lassen, auf Begehren der Reisenden muß die schriftliche Bewilligung der General-Post-Administration vorgezeigt werden. Führt ein zweirädriges Kabriolet schon mit 3 Pferden, so ist ein Weispferd unnöthig.

Der Zahlungssatz richtet sich nach der Beschaffenheit der Wagen und nach der Pferdezahl:

- a) Eine Chaise oder ein Kabriolet,
mit 1 und 2 Personen und 2 Pferden — oder mit 3
Personen und 3 Pferden kostet 1½ Franc pro Pferd,
mit 4 Personen und 3 Pferden, für jedes Pferd 2 Fr.
- b) Für eine kleine Kalesche mit einem Sitz und Deichsel,
mit 2 Personen, zu 2 Pferden, 1½ Fr. pro Pferd, mit
3 Personen 1 Fr. drüber pro Pferd und Station, sind
mehr Personen darin, so wird die Kalesche als Berline
betrachtet und danach bezahlt.
- c) Eine zugemachte Coupée und eine Kalesche mit Sattel,
zu 3 Personen und 3 Pferden, 1½ Fr. pro Pferd —
sind 4 und mehr Reisende, 1 Fr. mehr auf die Station.
- d) Eine Limonière, Kutsche und ein Deichselwagen,
mit 1 bis 3 Personen und 3 Pferden, für jedes Pferd
1½ Fr.,
mit 4 Personen und 3 Pferden, für jedes Pferd 2 Fr.
- e) Eine Berline (zugemachter, bedeckter Wagen mit Vorder-
und Rücksitz) und eine ganz bedeckte Kalesche (s. b) mit
einem Deichsel,
mit 1 bis 4 Personen müssen 4 Pferde, jedes zu 1½ Fr. und
mit 5 : 6 : : 6 Pferde nehmen, für jedes
1 Fr. mehr auf die Station.

Das Reisegepäck wird gewogen, 50 Pfd. sind frei, für die Ueberfracht muß jeder Station ¼ Fr., und wo der Monarch sich aufhält, 1 Meile mehr (Mille oder Poste royale) gezahlt werden. Nach der Ordonnanz v. 1. März 1829 ist Ein Kind unter 10 Jahren zahlungsfrei, 2 dergleichen und jedes über 10 Jahr werden für Eine Person gerechnet, sind mehr als 2 Kinder von 10 Jahren und darunter im Wagen, so werden für jedes 30 Centimen bezahlt; in keinem Fall aber werden ganz Unerswachsene — unter 3 Jahren — gerechnet.

- b) Reisen mit den Malle-Postes und Messageries royales (s. S. 102 u. 104).

L. Stafetten

werden in der Regel nur von der Regierung höchst selten und nur in dringenden Fällen abgesandt, weil die täglich Abends 6 Uhr fast nach allen Richtungen abgehenden Briefposten die Stelle jener vertreten.

Will aber Jemand einen Brief eiligst befördert haben, so darf keine Stafetten-Depeche ohne Erlaubniß des Postdirectors und ohne sorgfältige Besichtigung des äußern Zustandes angenommen und abgeschickt werden. Keiner als der Postmeister jeder Station muß sie, allen andern Posten vorgehend, bei Tag und in der Nacht weiter befördern lassen und zwar mit einem Stundenzettel (*la part*), in welchen auf jedem Relais die Ankunfts- und Abgangszeit, der Zustand der Depeche und Stafettentasche, auch der Name des abreitenden Postillons genau eingeschrieben werden müssen. Wird unterwegs das Schreiben verletzt befunden, so erfolgt die gerichtliche Untersuchung. Es wird gestraft, wenn ein Postmeister mit der Depeche zugleich Briefe absendet, oder jene durch die durchgehende Reitpost, oder einen abgehenden Courier besorgen läßt.

Auf jedem Relais müssen stets ein Postillon und ein Pferd zum Stafettendienst bereit gehalten werden. Kein Postillon darf von der Poststraße abweichen, er muß jede Post (zu 2 Lieues, 1', nach Pasquier 1 deutsche Meile) in 40 Minuten, durchgehends reitend zurück legen, für die verschuldete kleinste Versäumniß mit einem einmonatlichen Stalldienst (*mise à pied*), und wenn er den Stundenzettel (*la part*), wohl gar die Stafettentasche verliert, noch mit 10 Francs (2½ Thaler) bestraft werden.

M. Dampfschiffe.

Die Erfindung des Engländers James Taylor (1788) Schiffe durch Dampfmaschinen in Bewegung zu setzen, wurde in dem letzten Jahrzehend in Frankreich nachgeahmt.

Jetzt

Jetzt sind schon viele Dampfschiffe im Gange, die aus den größten Häfen dieses Reichs nach den benachbarten Staaten fahren. Vorstzt gehen solche

von Bordeaux nach Dublin in 70 Stunden — und auf der Garonne nach Langon.

: Boulogne und Calais nach Dover in 8 Stunden — nach London in 12 — nach Ramsgate in 8 St.

: Dieppe nach Brighthelmston und Newhaven in 8—10 St.

: Dünkirchen nach London in 8—12 St.

: Havre nach London in 18—20 St. — nach Portsmouth in 20—30 St.

: Lyon nach Chalons sur Saone in 15 St.

: Marseille nach Genua in 30—40 St. — nach Neapel in 4—5 Tagen.

: Paris nach London in 2—4 Tagen — Rouen vorüber nach Nantes in 3—4 Tagen.

: Rouen nach Havre.

N. P a k e t b o o t e.

Zum Ueberbringen der Reisenden, Briefe und Güter und darum als Verbindungs-Mittel entfernter Seestädte und Länder, gehen aus Frankreichs Häfen ebenfalls an bestimmten Tagen und Tageszeiten ab, insofern Winde und Wetter das Auslaufen nicht behindern. Diese Postschiffe gehen

von Bordeaux nach Dublin in 70 Stunden — nach Havannah (auf Cuba) in 40—45 Tagen — nach Veracruz und Mexico am 1. eines jeden Monats in 40—50 Tagen.

: Boulogne nach Dover in 8—10 St.

: Calais : Dover in 3—6 St., nach Harwich in 8—10 St.

: Cherbourg nach Portsmouth in 20—30 St. — nach Weymouth in 12 St.

: Dieppe nach Brighthelmston in 22—30 St.

von Havre nach Neu-Orleans und Neu-York in 16—30
Tagen — nach Portsmouth in 20—30 St. und nach
Cadix.

: Toulon nach Bastia (auf Corsika) in 3—4 Tagen.

und Wasser-Diligenzen,
Coches d'eau (nur auf den Flüssen)

von Paris auf der Seine nach den nahen Städten Meun,
Nogent, Sens u. u.

: Lyon auf der Rhone u. u. nach Macon, Chalons sur
Saone, Bienne, Valence und Avignon.

O. Diligences und Messageries nationales, Voi- tures de Roulage (Wettelswagen).

Frankreichs Könige der ersten Regentenstämme, die Merov-
vinger, Karolinger und zum Theil des Valaischen, bis zur Re-
gierung Karls VII. fuhren in Wagen von Ochsen gezogen, die
elenden Wege gestatteten kein anderes Fortkommen. Die Kön-
ginnen und Hofdamen und sonst Frauen von hohem Range ritten
entweder, oder wurden in Sänften von Maulthieren getragen.
Isabella, Gemahlin Karls VI. von Frankreich soll am 17.
October 1405 in einem bedeckten Wagen von Melun nach Paris
gefahren seyn und darin ihren Einzug gehalten haben. In dem
strengen Winter des Jahrs 1457 ritten die Standespersonen,
Damen und Herren nicht mehr, sondern ließen sich in einem
runden Wagen, einer Art Tonne, fahren; 1475 schickte der König
Ladislaus von Böhmen seiner Mutter, der Königin Maria
d'Anjou in Frankreich, einen reich verzierten schaukelnden Wagen.

Unter Franz I. Regierung (1515—1547) ritten wieder alle
Damen auf Zestern (weißen Pferden) und unter Karls IX.
Herrschaft (1560—1574) kamen die schwerfälligen Reisefutscheln
in Gebrauch. Am Hofe Heinrich IV. war nur eine einzige
Karosse vorhanden, nämlich die des Königs. Heinrich schrieb in

einer Verlegenheit an seinen Staatsminister Sully: „Je ne
 „pourrai vous aller trouver d'aujourd'hui, ma femme m'ayant
 „pris mon coche.“

Nach und nach schafften sich die Reichen und Barnehmen
 eigenes Fuhrwerk an, der höchst schwerfällige, überfette Hösling,
 Jean de Laval, Sieur de Bois-Dauphin (im Convers. Lexikon
 B. V. S. 558 steht: Raymond de Laral) war der erste, welcher,
 um fortzukommen, einen Wagen nehmen mußte, weil ihn kein
 Pferd und Esel mehr tragen konnten.

In Wien wurden im J. 1515, und in London 1580, Wagen
 eingeführt.

In den ersten Zeiten waren die Seitenwände der Wagen
 offen, auch wohl mit lebernen Vorhängen bedeckt, Bassompierre,
 Marschall von Frankreich und am Hofe Ludwig XIII. ließ zu
 erst Glascheiben einsetzen, wie schon in Italien im Gebrauch
 war; man wunderte sich, nicht früher den Gedanken gehabt zu
 haben: Etwa gegen das J. 1650 errichtete der Bürger Sau-
 vage in Paris eine Anstalt mit öffentlichem Fuhrwerke, die
 Edelleute de Villermé und de Givry erhielten ein Privilegium,
 in der Hauptstadt Personenwagen — große und kleine Kariolen —
 5 Sous für die Person, zu vermietthen.

Im J. 1662 fuhren die Carabas oder Chars-à-banc, —
 lange bedeckte Korbwagen mit Bänken zu 20 Sitzplätzen und
 8spännig — zwischen Paris und Versailles 4½ Lienes in 6 Stun-
 den, vier Jahr nachher wurden die Miethswagen oder öffentlichen
 Fuhrwerke noch vermehrt und in den letzten Regierungsjahren
 Ludwig XV. (1715—1774) zählte man in Paris schon 15,000
 Wagen allerlei Art. Denn 1766 waren 14 Messagerieen im Ge-
 branch und täglich gingen 27 Kutschen mit etwa 270 Reisenden
 nach den Departements ab. Gegenwärtig sind 64 Messagerieen
 nach entfernten Orten täglich vorhanden. Vor 80 Jahren blieb
 man von Paris bis Lyon über Nevers 50½ Postes (deutsche Meilen)
 oder 110 Lienes, 12 Tage, über Troyes 62½ Postes (Meilen) oder
 125½ Lienes) 10 Tage, jetzt nur 3 Tage, — sonst von Paris

nach Rouen über Pontoise 15½ Postes (Meilen) oder 31½ Lieues, über Meulan 17½ Postes (Meilen) oder 34½ Lieues) 3 Tage, jetzt nur 12—13 Stunden unterwegs (Messager des Chambres, 1828).

Die Diligences und Messageries nationales sind nach den Coursen, die sie stets befahren, 4, 5 auch 6spännig, von außen mit einem Stempel gezeichnet, numerirt und mit dem Namen des Fuhrherrn bemerkt. Im Innern sind die Sitzplätze ebenfalls numerirt und die Preise der Plätze angegeben, auch müssen die Geseßstellen, welche von diesen Miethswagen sprechen, zur Nachricht der Reisenden gedruckt angeheftet seyn. Solche numerirte Sitzplätze dürfen nur in Wagenkasten seyn, welche auf Springsfedern, nicht auf Tragriemen, oder auf den Axen ruhen.

Jeder öffentliche Wagen, dessen Kasten von ledernen Riemen, und Federn von Stahl oder Holz schwebend getragen wird, oder dessen Sitzbänke entweder in Riemen hängen, oder auf Druckfedern ruhen, heißen: Voitures suspendues, dagegen alle Wagen, welche auf den Axen, oder dem Untergestelle liegen, voitures non suspendues.

Die höchst merkwürdige neueste Königl. Verordnung vom 16. Julius 1828 (Moniteur, No. 204 Mardi le 22. Juillet 1828) über die Einrichtung des öffentlichen Fuhrwerks (Personen- und Paketwagen zum Reisen und Versenden, Diligences et Fourgons) spricht sehr bestimmt und enthält im Wesentlichen:

Titre I. Sämmtliche Fuhrherren in allen Departements müssen dem Präfecten ihres Orts die Zahl der Kutschen und der Sitzplätze in jeder, den Ort oder Endpunkt, bis wohin der Wagen jedesmal fährt, Tag und Stunde der Abfahrt und Zurückkunft und jede Veränderung, die sie in allen diesen Punkten vornehmen, anzeigen. Sachkundige untersuchen jeden Wagen, bevor die Erlaubniß zu dessen Gebrauch erteilt und der tüchtig befundene gestempelt werden kann. Die Reisenden und Frachstücke

werden in das vom Maitre gestempelte und paginirte Dienstbuch jedesmal verzeichnet, und eine Abschrift davon (in Deutschland: Personen- und Frachtzettel genannt) mit genauer Angabe der Ankunftszeit jedes Orts, dem Conducateur eingehändigt, der darin die unterwegs aufgenommenen Reisenden und Pakete nachträgt, auch seine und des Kutschers Verrichtungen auf der ganzen Reise einschreibt. Jeder Reisende empfängt, so weit es ihn angeht, einen gedruckten Auszug dieser Ordonnanz mit der Nummer seines Plazes bemerkt.

Titre II. Vom Bau der Wagen.

Jede öffentliche Kutsche muß 1 Metre 62 Centimetres (5' 1" 9") Spurbreite (la voie des roues) der Hinterräder, die der Vorderräder nicht unter 5' 8" haben. Die Entfernung zwischen den beiden Axen (essieux) darf nicht unter 2 Metres (6' 4" 4"), wenn der Wagen 2 oder 3 Kasten hat, und nicht unter 1 M. 60 Cent. (5' 11") bei einem Kasten seyn. Eine Berlina muß 2 Seitenthüren (Portières latérales), eben solche der Vorderkasten (das Cabriolet auch Caisse, dite le Coupé), der Hinterkasten (Galerie auch Rotonde) nur eine Thüre, jede aber auch einen Wagentrtritt (marche-pied) haben. Auf dem Verdeck oder Kutschhimmel (Impériale) ist die Sitzbank für den Conducateur und 2 Reisende, mit einem ledernen Plan (capotte flexible, auch bache, banne) bedeckt, hinter dieser Bank der flache Gepäckkasten (la vache) mit 2 Abtheilungen.

Keine vierrädrige Landkutsche, vom Boden bis zum höchsten Punkt des Deckels auf der Vache oder des Hinterkastens darf höher als 3 Metres (9' 6" 6"), keine Zweirädrige Kutsche dagegen über 2 Metres 60 Cent. (8' 3" 2") seyn. Eben so ist die Schwere eines jeden Fuhrwerks bestimmt, ein Wagen mit Radschienen (Reifen, bandes) in der Breite

von 8 Centim. auf 2500 Kiloqr. (47 Etr. 70 Pf.) —
 von 11 : : 3520 : (65 : 55 :) —
 von 14 : : 4000 : (74 : 47½ :) —

auch wird ein Mehrgewicht von 100 Kilogrammen (1 Etr. 94 Pf. 23 Loth) bewilligt. Die Beamten der Wagebrücken an den Heerstraßen sind verpflichtet, jede Lohnkutsche wenigstens einmal vierteljährlich nachzuwiegen und den Uebersitzer des Gebots zur Bestrafung anzuzeigen.

Die Wagen müssen bei Reisen in der Nacht mit 1 auch 2 erleuchteten Laternen, auch jedesmal mit einem Hemmschuh (sabot), einer Hemm-Maschine und Druckschraube (vis de pression) vor dem Sitz des Conducteurs, jede Ase an den Enden mit einer Schraubenmutter (écrou) und einem Vorseckholzen (chavelte) versehen seyn.

Titre III. Von der Begleitung und dem Fahren. Jedes vier- und mehrespännige Fuhrwerk muß entweder von 2 Postillons reitend, oder 1 Postillon und 1 Kutscher geführt werden. Liegen die Pakete theils im Hinterkasten, theils im untern Raum des Wagens, und der Schirrmmeister hat keinen Sitz im Wagen, so muß derselbe auf dem Verdeck Platz nehmen. Die Postillons dürfen unterweges nicht absteigen, und nur im kleinen Trabe, in Dörfern, Städten und engen Straßen aber nur im Schritt fahren.

Titre IV. Von der polizeilichen Aufsicht beim Umspannen und auf die Postillone.

Titre V. Nebenverfügungen in Hinsicht der Befolgung dieser Vorschriften.

Titre VI. Allgemeine Bestimmungen wegen des Ausweichens beim Begegnen und Vorfahren, von welchen die Briefpost (Malle-Postes) und Gränz-Postwagen ausgenommen sind.

Vollzogen in St. Cloud den 16. Jul. 1828, vom Könige und dem Minister Staats-Secretär de Martignac.

Diese Reise- und Paketwagen werden viermal im Jahre von Sachverständigen genau untersucht, die untüchtig befundenen ausgemerzt.

Jeder Reisende muß einen Polzeipass lösen, mit dem vollständigen Namen und der Signummer in das Personenbuch eingeschrieben werden und die Hälfte des Personengeldes vorausbezahlen, wenn es der Fuhrherr verlangt. Das freigehende Reisepäck darf nur 50 Pfd. schwer seyn, das Mehrgewicht gilt als Frachtpäck.

Der Fuhrherr haftet für jedes eingeschriebene Paket, insofern solches durch die Schuld seiner Leute beschädigt worden, wohl gar verloren gegangen ist. Jedes Paket wird in Gegenwart des Aufgebers gewogen, nummerirt und in das von dem Maitre gestempelte Register (Manual) eingeschrieben. Binnen 24 Stunden nach der Ankunft der Diligence u. u. müssen die Pakete den Empfängern entweder überliefert oder abgeholt worden seyn. War ein Frachtpäck schlecht verpackt, verdarb unterwegs, wurde nicht binnen 8 Tagen nach der Ankunft und Anzeige an den Empfänger, abgefordert, oder konnte wegen unrichtiger Adresse nicht bestellt werden, so muß der Absender das Porto entrichten, doppelt aber, wenn er bei der Aufgabe den Werth falsch angegeben, oder Gold, Silber und Kostbarkeiten verschwiegen hatte.

Die Diligences, Messageries nationales und Voitures de roulage sind zwar befugt, nach gesetzlichen Vorschriften Reisende und Pakete zu befördern, aber diese Fuhrwerke so wenig, wie die Reisenden dürfen Briefe, Journale, periodische Blätter, Schriftpäck und Pakete bis 2 Pfund (so viel sind postmäßig) zur Bestellung, auch ohne Erlaubniß kein Schießpulver über 5 Kilogrammen (10 Pfund) schwer, mitnehmen.

Kein Personen- und Paketwagen darf aus einem Ort abfahren, wenn wegen des Thauwetters, oder eines starken Regens die Barrieren geschlossen sind, damit das erweichte Pflaster nicht aufgewühlt und der Weg nicht morastig werde. Sind jedoch die Wagen schon außerhalb der Schlagbäume und wenig oder gar

nicht befrachtet, so können sie zwar bis zum nächsten Ort fahren, um dort zu verweilen, sie müssen aber jede Beschädigung vergüten, die das Fuhrwerk dem Pflaster zufügte.

Die Postanstalten in Frankreich sind — wie schon erwähnt worden ist — nur für das Briefbefördern, nicht für Reisende und Paketsendungen bestimmt. Da jedoch die Postmeister (zugleich Posthalter) nur kärglich besoldet sind und die Fuhrleute das Extrapostwesen sehr beeinträchtigen: so ist seit langer Zeit den Postmeistern, statt einer Gehaltszulage, die Befugniß erteilt worden, sich von jedem mit Personen durchfahrenden Fuhrmann 25 Centimen (etwa 2 sgr.) Abtrag für jedes Pferd bezahlen zu lassen. Einige Messagerie-Eigenthümer in Paris sind, mittelst eines getroffenen Abkommens, davon befreit.

Gegenwärtig stehen fast 3000 *Fiacres* ^{a)} und über 2000 Stadtdiligencen (Personenwagen) allerlei Gattung auf den großen Plätzen in Paris bereit; das Gewerbe der Eigenthümer ist jedoch durch die Gesetze vom 29. August 1790 — v. 28. August 1808 — 4. Febr. und 27. Sept. 1820 und v. 16. Julius 1828 begränzt worden, insofern sie sich den Messageries nationales anschließen wollen. Sämmtliche Wagen stehen unter strenger Aufsicht der Polizei, und halbjährlich wird von Sachverständigen jeder Wagen genau untersucht, und der fehlerhaft Befundene, oder Abgenutzte ausgeschieden.

a) *Fiacre* war der Name eines um die Mitte des vorigen Jahrhunderts (angeblich in Heiligkeit) gestorbenen Mönchs im Convent der Petits Pères in Paris, und des im siebenten Jahrhundert auch heilig gestorbenen Schottenkönigs *Fiacre*, wie im *Convers. Lexikon* B. III. S. 671 steht. Jener achte Selige in Paris ist es allein, der so hoch verehrt wurde, daß Jeder sein Bildniß haben wollte, und jeder Antiken-Eigenthümer das Bild sogar auf die Wagenthüren malen ließ. Die damit besetzten öffentlichen Karossen wurden daher *Fiacres* genannt.

Man hat sein Gedächtniß anzustrengen, um die Arten und die mitunter abentheuerlichen Namen der seit einigen Jahren angewachsenen Schaar von 2, (sogar 3) und 4 rädri gen Fuhrwerken anzugeben. Es sind Fiacres, Cabriolets, Carosses, Caleches, Berlines a), Limonières, Fourgons (Packwagen), Droits-reunis, Octrois, Marchandises, Voitures de Supplément, und par terre, Omnibus b), Tricycles c), — Dames blanches d) (zu 16 Stücken je:

a) Der Kurfürst Friedrich Wilhelm d. Große hatte im Julius 1660 den Obersten, General-Quartier- und Baumeister Philipp von Chiesä (einen Vironneser) aus Schweden zu sich berufen, um den Schloßbau in Berlin zu leiten. Chiesä wurde in Geschäften nach Paris geschickt, und ließ sich zu dieser Reise in Berlin einen besondern zweiflügeligen, in Klappen hängenden Wagen erbauen, der in Frankreich vielen Beifall fand. Die nach ihm geformten Wagen wurden bald allgemein und erhielten dort den Namen: Berlines (Nicolas Beschreib. von Berlin, Th. I. S. 93). In Berlin selbst wurden zu der Zeit die Equipagen der Vornehmen: Karretten genannt.

b) am 15. December 1828 waren 89 derselben mit 821 Pferden im Dienste. Der Einnahme-Anteil (Dividende) betrug 9 Proc. Gewinn. Im April d. J. 1832 standen 120 im Gebrauch. Eine Linie von 1½ Viertelstunden wird für eine Fahrt gerechnet und mit 5 Sous (2 Sgr.) für eine Person bezahlt.

c) Diese dreirädrige Wagen sind den schönsten Herrschaftswagen gleich. Eine am Wagen befindliche Längen-Uhr zeigt, wie eine Meilen-Uhr, die zurückgelegte Wegestrecke an, die Ketten der 3 Räder und die Federn sind von Kupfer. Die im Wagen Fahrenden werden Salons-Gesellschaft genannt.

d) Die Dames-blanches — benannt nach Bojeldien's Oper: die weiße Frau — haben drei hinter einander stehende Wagenkasten, diese, das Gestell und die Räder sind blendend weiß lackirt, die Kutscher in weißer mit Silberstreifen besetzten Strock und weißen ledernen Hüten; die Schimmel haben weißes Geschirr und weiße Federbüsche auf dem Kopfe. — Hinten am Wagen wird die Eingangsthüre in die Höhe geschoben, auf einer Treppe von 3 Stufen steigt man ein. Im Innern des Wagens sind Spiegel befestigt, um vor dem Hindertreten noch manches Verschiedene ordnen und sich verschönern zu können.

der für 5 Sous), Favorites, Tilbury, Béarnaises, Berlines du Delta, Ecosaises, Service des Environs, Diligentes, Obligantes, Carolines, Batignoliennes, Coucons etc. etc. Einige derselben fahren nur innerhalb der Stadt, 5 Sous (2 Sgr.) für die Fahrt, Andre mit Personen, Paketen und Waaren täglich aus Paris nach nahen und mit den Complaisantées, Couragenes und Parisiennes nach entfernten Orten, wenige nur zu bestimmten Stunden des Tages, auch in Nothfällen gegen honnette Bezahlung des Nachts. Es ist sogar ein Omnibus (Für Alle) mit 2 Stockwerken und 100 Sitzplätzen, erbauet worden.

Im Sommer werden die um Paris liegenden Städtchen und Dörfer so häufig bewohnt und besucht, daß sämtliche Wagen und was sonst Räder hat, mit 4, 5 auch 6 eingeschichteten Familien — on s'accommode, les Grands Pères et Mères, les Adelaides, Rosettes, Louis, Charles, Antoinettes et Babettes rangent unter Lachen und Schnattern, oft 5 auf einer Bank, worauf kaum 3 Platz haben, mit vieler lebendigen kleinen Jugend und einer Unzahl Eselkörbchen — gar schwer befrachtet und unterwegs sind, besonders aber am Sonnabend, Sonntag und Montag, an welchen Tagen denn, wie billig, nach Fuhrmanns Sitte, die Preise erhöht sind.

K a p i t e l 12.

E n g l a n d.

Bernède des Postes, page 120. — Le Quien de Neufville Origine des Postes liv. I, page 71. — Chamberlainc Etat d'Angleterre, tome II. — Gray's Book of Roads — Cary's new Itinerary — The Cyclopaedia or universal Dictionary by Abraham Rees's. Vol. XXVIII. (Post) — G. Broling Reise durch England 1828 — Convers. Lexicon (Großbritannien — London) und dessen Neue Folge, Abth. I. des 2ten Bandes — Die Zeitungen, Journale und neuesten Schriften über England, z. B. New-Monethly-Magazine — Morning-Journal — Galignani Magazine, London and Paris Review und Messenger — Times — Politechn. Journal — Öter. Blätter der Birsenhalle — Posthandbuch von Raffelsperger in Wien, 1829 und 1830 — Archiv der Postwissenschaft — Geogr. Ephemeriden — Nachrichten aus Englischen Blättern — die Roden-Zeitung — Morgenblatt — Amtliche Berichte glaubwürdiger Postbeamten auf ihren Reisen durch England u. u.

§. 1.

Vom Postwesen alter Zeit.

Ueber den Ursprung, das Fortschreiten und Vervollkommen des Postwesens in Großbritannien ist außer dem nur im Allg: meinen sprechenden Aufsatz: Post im Universal Dictionary by

Abraham Ree's, Vol. XXVIII, keine genügende Schrift erschie-
nen, man muß sich daher auf das beschränken, was darüber in
verschiedenen Werken und Handschriften glaubwürdiger Männer,
gelegentlich in statistischen Blättern, auch von glaubhaften bewähr-
ten Postbeamten — welche in postwissenschaftlicher Hinsicht Eng-
land bereiseten — gesagt worden ist. Die Englischen Postbücher
und Postgesetze sprechen wenig oder gar nicht vom Geschichtli-
chen, in der Regel nur im Ton einer Uebersicht und dies noch
sehr oberflächlich.

Der Brieffendungs-Anstalten — die Engländer nen-
nen sie jetzt: Postwesen jener Zeit — wird zuerst in den Ver-
ordnungen Königs Eduard III. (1327 — 1377) zwar nicht
dem Namen, aber dem Wesen unserer heutigen Posten sehr nahe
stehend, gedacht. Jene Einrichtungen erschienen etwa 80 bis 85
Jahre nach den Anordnungen der Deutschen oder Marianer-Or-
densritter in dem damals fast unbekannten Heidenlande West-
preussen. Diese Ritter ließen die Briefe durch Postillone (Droß-
jongen) stationsweise befördern, und das Abfertigen dieser Leute,
ganz in heutiger Form, durch Postmeister (Wythinge) besorgen
(s. B. I. S. 153.) Es ist merkwürdig, daß zwei so entfernte
und durch Meere getrennte Staaten innerhalb hundert Jahren
eine und die nämliche Anstalt erfanden und errichteten.

Eduard IV. (1461—1483) legte Stationshäuser (Post-
oder Menschen- und Pferdewechsel) von 20 zu 20 engl. (von 4
zu 4 deutschen) Meilen an. Die hohen Schulen in Oxford
und Cambridge, die großen Städte und reichen Privaten schick-
ten, wegen Mangels ausreichender Posten und Anstalten, Expresse
jezuweilen nach sehr weit entlegenen Städten. Diese Boten sam-
melten und bestellten auf ihrem Wege bis zum Endpunkt ihrer
Reise, Briefe und Handpäckchen, und brachten auch derglei-
chen mit.

In den Regierungszeiten der Königin Elisabeth (1558—1603) kamen die reitenden Boten — eine Art Posten — mehr in Gebrauch, späterhin wurde die Anstalt nach und nach mehr geordnet, zu einem förmlichen Postwesen gebildet, und ein Regale.

Camden, nach ihm Thomas Randolph — dieser seit 1581 — bekleideten die Stelle eines Ober-Postmeisters in England, und Elisabeths Thronfolger, Jacob I. (1603—1625) gründete durch Mathew de Quester eine Briefpost für die Correspondenz ins Ausland. Karl I., der dem Postwesen seine besondere Aufmerksamkeit widmete, verordnete im J. 1632, daß die Briefe über See und nach dem Festlande nur durch jene Briefpost versandt werden sollten, und errichtete nach drei Jahren (1635) eigene Postcomtoire in England und Schottland. Alle Privatposten wurden aufgehoben und mit ihren Einkünften für Königliche Anstalten (Regale) erklärt, von einer Entschädigung der so gewaltsam Verlierenden war gar nicht die Rede, sogar ward der Vorstand, Postdirector Thomas Whitering, wegen (nicht völlig erwiesener) Irrungen und Plackereien, im Jahr 1640 abgesetzt und dessen Amt dem Philipp Burlamachy übertragen, dieser aber dem Staats-Secretair untergeordnet. Ueberhaupt kann König Karl I. als der Gründer einer ordentlichen Postverfassung im heutigen Sinn, betrachtet werden, seine genommenen strengen Maßregeln, seine Aufsicht auf die Leistung der ganzen Anstalt begründen jenes Urtheil. Er hatte aber in der Folge die Verpachtung für vortheilhafter, als die eigene Verwaltung erachtet, weil diese nur die zufällige Einnahme, jene hingegen eine gewisse darbietet, und durch die vom Pächter geleistete Bürgschaft, selbst bei Unfällen, sicher bleibt, mag auch der Unternehmer als Speculant einbüßen oder zu Grunde gehen.

Jedoch kurz vor der Thronbesteigung Karls II. (1660—1685) ward das Landes-Postwesen vom Präsidenten, General-Procurator Edmund Prideaux und von dem ihm beigegebenen

nen Comité umgepaltert und so verbessert, daß die Pachtsumme von vormals 7000 Pf. St. (49,000 Thaler) nun auf 10,000 Pf. (70,000 Thaler) gesteigert wurde, und der Pächter dennoch einen bedeutenden Ueberschuß gewann. Dieser nämliche Karl erhielt durch eine Parlaments-Acte das gesammte Postwesen zur Domäne, trat solche aber — mit Bewilligung des Parlaments — seinem Bruder und Thronfolger, dem Herzog Jacob von York (nachmals König Jacob II.) ab.

§. 2.

Postwesen neuer Zeit. Reform durch Palmer.

Die Königin Anna (1702—1714) ließ durch die neunten Acte in ihrer Regierung das ganze Postwesen umformen, wie es größtentheils noch jetzt besteht.

Jedes der drei Königreiche — England, Schottland und Irland — hat seine eigene General-Postdirection, die in der Hauptstadt des Landes ihren Sitz hat, in jeder Grafschaft (Shire) ist im Hauptorte eine Postdirection.

Schon zu Jacobs II. Zeiten (1685) waren dem Postchef 24 Beamten untergeordnet, welche theils die Aufsicht führten, theils die Expeditionsgeschäfte verrichteten. In jener Zeit bestanden in ganz England 122 Post-Offices (Postämter), am Schluß des Jahrhunderts unterhielt die Anstalt 170 Briefposten, 3,000 Postverwaltungen, 45,000 Postpferde und 6 Postschiffe (Packetboote) von England nach Irland, Frankreich und Holland, wöchentlich zweimal hin und zurück. Jetzt werden 841 Postverwaltungen in England, 235 in Schottland und 404 in Irland, zusammen 1480 gerechnet.

In Alt-Englands Hauptstadt London ist die Ober-Postbehörde das General-Post-Office (General-Postamt), dessen

Vorstand seit dem Anfange des vorigen Jahrhunderts, der General-Postdirector unter dem Namen: Deputirter ist. Am 4. April 1783 wurden zwei General-Postmeister — die Lords Eduard Bontinck und Foley — ernannt und in das Ministerium eingeführt. Diese beiden Männer haben ihren Ruhm dadurch fest gegründet, daß sie vereint beim Parlament ihren Vorschlag durchführten, daß durch die Acte vom 27. Julius 1784 das Porto der Pennypost von 1 auf 2 Penny (1 Groschen 9 Pfennige) erhöht wurde. Sonst etwas Merkwürdiges ist von diesen Finanziers nicht weiter bekannt geworden.

Das Staats-Postwesen hat nur mit dem Transport der Briefe zu thun, denn diese allein sind der Hebel des Handels, die Seele des Verkehrs. Das Fortbringen der Pakete bleibt den Fuhrherren und Schiffen überlassen, es ist Privatsache. Die einzige Pflicht und Sorge aller Postbehörden ist daher seit dem Ursprunge des Postwesens in diesem Inselreich nur auf einen Punkt gerichtet, nämlich

die Briefe schnell zu befördern.

Dies auszuführen trat John Palmer ^{c)} im Jahr 1784 als Reformator des Postwesens auf.

Dieser Mann fand nämlich das Fortbringen der Briefe auf einem Karriol zu beschränkt, unzureichend und übertrieben theuer. Er überredete einige Coach-Masters (Fuhrherren) mit ihren

c) Von diesem verdienstlichen, thätigen Britten schweigen alle englische Lebensbeschreibungen berühmter Männer, seiner wird nur nebenher im Universal Dictionary des Abraham Rees, B. 28, im Artikel: Post, gedacht. Er war der Vater des sich auszeichneten Generals Charles Palmer und der Nachkommen eines im 17. Jahrhundert lebenden Predigers Thomas P., der mit der Feder und dem Degen gegen den König kämpfte. John P. ist seit den 50 Jahren fast vergessen, gleich den vielen Tausenden auch in andern Staaten, die für das Wohl ihres Vaterlandes wirken.

Stage-coachs (Personenwagen) zugleich ein Brief: Felleisen (Mail) von Station zu Station mitzunehmen und als Besoldung dafür die Befreiung vom Wegezoll anzunehmen. Jene Fuhrherren übernahmen diese Verpflichtung gegen die verheißene Belohnung, und so entstanden diese Mail-coachs in der Bestimmung der einige Jahr früher vom Minister Turgot in Frankreich erfundenen und eingeführten Malles-postes und der im jetzigen Jahrhundert in Deutschland angeordneten Eilwagen als Briefpost: und Personen: Wagen; sämmtliche drei Postkutschen haben gleichen Zweck.

Die erste dieser Post: Briefkutschen in England ging am 2. August 1784 von London nach Bristol ab (s. Mail-coach).

Die Unterschleife beim Postwesen sollen zu Palmers Zeiten übergroß, folglich die Einkünfte dieser Staatsanstalt gering gewesen seyn. Jener treue Diener des Königs — wie er von seinen Landsleuten genannt wird — hat durch die Vereinigung der Briefposten mit den Stage-coachs, durch das Abschaffen der Mißbräuche, durch das Verabschieden überflüssig gewordener Postbeamten und eben dadurch bewirkte Ersparung vieler Besoldungen, dem Staate in Einem Jahre — der Sage nach — Zwanzig Millionen Gulden reinen Gewinn verschafft. Das Unwesen muß in jener Zeit doch unbegänzt gewesen seyn.

Palmers ganzes Postgeheimniß war und ist indessen sehr einfach. Es enthält nur zwei überall anwendbare Grundsätze, wenn die Landes: Regierungen sonst keine Rücksichten beobachten wollen, nämlich:

a) Der König läßt Jeden seiner Unterthanen zu jeder Stunde des Tages und in der Nacht nach allen Orten fahren, und Leute und Waaren aufnehmen, so viel derselbe will, und die Pferde wechseln, so oft er will, alles gegen eine gewisse Summe an die Staatskasse. Durch diese Erlaubniß hat ein jeder Ort in England wenigstens Einen, mancher 20 und mehr Fuhrherren, Coach-Masters.

b) Welcher von diesen Fuhrherren am schnellsten fahren und das Brief: Felleisen auf die folgenden Stationen mitneh-

men

men will, dem wird die Befreiung vom Begezoll, statt des Postfuhrgehalts, bewilliget. Er muß aber einige tausend Thaler Caution leisten — die ihm verpfändet werden — daß er wenigstens 8 engl. (1½ deutsche) Meilen in Einer Stunde wirklich fahre und alles richtig abliefern.

Die Anwendbarkeit dieser Grundsätze in jedem Staate Deutschlands leuchtet ohne Empfehlung ein, daß nämlich die Posten sich bloß mit dem Bestellen der Briefe beschäftigen sollen, das Befördern der Reisenden, Pakete und Gelder aber, —

was in Deutschland gerade einen Haupttheil der Post-Einkünfte bildet, —

Jedem freistehende, der Pferde und Wagen unterhalten will und kann. Schwerlich möchte ein deutscher Poststaat dieser Meinung beitreten.

In England wird von dieser Erfindung viel rühmendes Geschrei und großer Lärm gemacht. Leider hatte aber einige Jahre zuvor (1775) der Finanz-Minister und Postchef Turgot in Paris schon die Briefpost (reitend und mit Karren) und die Messageries royales (Postwagen) so vereinigt, daß Letztere das Brief-Gelassen mitnahmen, folglich zwei Beförderungen mit Einer geschahen. Hiernach verbleiben dem Turgot wohl die Ehre der Erfindung und ersten Ausführung, dem selbigen Palmer aber das unbestreitbare Lob der Nachahmung, was bei den meisten Erfindungen in England der Fall ist, und in Hinsicht der Brief-Postkutschen von dem edlen Britten, wenn er noch lebte, gewiß auch würde eingeräumt werden.

Besonders aber wurde der uneigennützig patriotische Edelmuth besagten Palmers gar hoch gepriesen. Er begnügte sich, im acht englischen Sinn: Nichts umsonst zu thun, für seine herrliche Erfindung, nur eine Belohnung und eine Pension vom Staate anzunehmen. Der Mann wurde nämlich wegen seiner Verdienste um das Postwesen und den Staat, als Generalsecretair beim General-Post-Office mit einem bedeutenden Gehalt und einer sehr beträchtlichen Pension als Zugabe,

angestellt ^{h)}. Turgot, der Minister, eben nicht bemittelt, bezog dagegen als Chef des Postwesens weder Gehalt noch Neben-Einkünfte und für seine Erfindung und Ausführung nicht Einen Sol.

In England sind keine Stationen nach abgemessenen Entfernungen wie in Frankreich. Jeder Gastwirth in der Provinz, der ein großes Haus und eine große Wirthschaft besitzt, ist Posthalter, Postmeister und Gastwirth in Einer Person, insofern er sich die Befugniß zur Unterhaltung einer bestimmten Zahl eigenthümlicher Gespanne und Wagen verschafft. Er beherbergt und befördert die Reisenden.

§. 3.

Post-Einkünfte und Porto.

Man kann die Fortschritte des Postwesens in England aus dem Ertrage beurtheilen, welcher jährlich dem Parlament angezeigt wird. Die Einnahme betrug nämlich:

^{h)} Wer den ruhigen Genuß einer anständigen Pension liebt und erlangen will, ohne eben etwas Verdiensthätiges in sich zu führen, der reise nach London und lasse sich unbekannter Weise durch gute Wechsel einigen mächtigen Lords empfehlen. — So wurde — laut der Eversschen Zeit. 1832, Nr. 141, S. 5 — Exempli gratia, vor vielen Jahren ein Adherrscher des Lords Bathurst, ein sehr betagter, reicher Tuchmacher, mit noch 11 Kindern, auf den Vorschlag der Minister Harley und Bolingbroke, zum Pair gemacht. Der Ernannte weigerte sich jedoch, ein Amt zu verwalteln und besinnige Reden öffentlich zu halten, theils seines Alters, theils auch des Mangels aller Geisteskräfte und seiner von Jugend an nicht cultivirten Bildung wegen. Doch aber nahm der Würdige, als billige Entschädigung des ihm ganz abgehenden geistigen Zuhaltens der Pairchaft, eine Pension von 2000 Pf. (14,000 Thaler) jährlich an, um seiner ihm und dem ganzen England fremdgebliebenen Verdienste willen. Nichts umsonst!

im Jahr 1644	.	3,000 Pf. Sterl.	.	21,000 Thlr. Pr.	
„ „ 1664	.	21,500	„ „	150,500	„ „
„ „ 1685	.	65,000	„ „	455,000	„ „
„ „ 1688	.	76,318	„ „	534,226	„ „
„ „ 1700	.	90,505	„ „	633,535	„ „
„ „ 1710	.	111,461	„ „	780,227	„ „
„ „ 1744	.	295,432	„ „	2,068,024	„ „
„ „ 1764	.	432,048	„ „	3,024,336	„ „
„ „ 1775	nur	345,321	„ „	2,417,247	„ „
„ „ 1785	.	463,753	„ „	3,246,271	„ „
„ „ 1793	.	607,268	„ „	4,250,876	„ „
„ „ 1801	.	858,000	„ „	6,006,000	„ „
„ „ 1824	.	1,444,000	„ „	10,108,000	„ „
„ „ 1826	.	1,496,000	„ „	10,472,000	„ „
„ „ 1828	.	1,500,000	„ „	10,500,000	„ „
„ „ 1825	brachten die Posten des ganzen Staats England 2,268,619 Pf. St. sind 15,880,333 Thlr. ein.				

Die Edinburgh Encyclopaedia, Vol. IX. pag. 22 gibt die Gesamt-Einnahme von England, Schottland und Irland im Jahr 1813 zu 79 Mill. 448,111 Pf. St. — 556 Mill. 136,777 Thaler — an, gerade in jenem denkwürdigen Jahre, in welchem ganz Europa gegen Napoleon auftrat und am 18. October in der Völkerschlacht bei Leipzig die Macht seines Kaiserreichs stürzte.

Diese hohe Einnahme wird durch die Eigenthümlichkeit und Grundverfassung des englischen Postwesens bewirkt, daß nämlich die General-Postämter der drei Königreiche das Seepporto behalten, und alle Schiffe die Brief-Felleisen umsonst mitnehmen müssen, mithin die Ober-Postbehörden die Ausgabe für den Seetransport der Briefe ersparen. Um aber jene Einnahme gewiß zu haben, müssen alle über Meer gehenden Briefe frankirt werden (s. Paketboote §. 9, b).

Zu diesen Einkünften trägt auch die Ersparung der Transportkosten zu Lande bei, denn die Privat-Fuhrherren besorgen fast unentgeltlich das Mitnehmen der Post-Brief-Felleisen in ihren Per-

sonenwagen. Ferner ist die Portofreiheit sehr beschränkt, kein Erfaß irgend eines auf der Post verloren gegangenen Gegenstandes wird geleistet und die überaus harten Strafen bei Uebertretungen der Postgesetze sichern die Anstalt gegen Eintrag.

Und nun die übermäßige Höhe des Briefporto und Aus-
tarirens. Der Britte findet es ganz angemessen und nicht des Erwähnens werth, für ein Briefpaket soviel Thaler zu geben, als in Deutschland Groschen, Kreuzer und Bagen gezahlt werden. Ein Brief wird nur als einfach gehalten und das Porto einfach genommen, wenn derselbe aus Einem Bogen besteht, wie groß und schwer dieser auch seyn mag; aber jede Einlage steigert das Porto doppelt, denn jedes beiliegende Blättchen, wäre es auch nur einen Daumen lang und breit, wird als ein einfacher Brief gerechnet s).

Zudem ist dies Inselreich, als völlig abgeschlossen, frei von Transit; und andern verwickelten Berechnungen, nur Frankreich allein macht, wegen der durchgehenden Briefe aus und nach Spanien und Italien eine Ausnahme. Die Berechnung und der Ertrag werden auch dadurch erleichtert, daß alle Briefe nach dem Auslande ohne Ausnahme frankirt werden müssen, dagegen kein Absender der im Inlande bleibenden solche frei macht. Franco und Porto werden da berechnet, wo sie erhoben werden, Abrechnungen der Postämter unter einander finden folglich nicht Statt.

g) Vor 7 Jahren z. B. brachte ein Paketboot aus dem Mittelmeer ein kleines Briefband, worin einige Zeitungsblätter aus Nissolonghi waren, für welche der Empfänger 77 Pd. St. — (539 Thaler) — Seepporto zahlen mußte. — In einem Briefe aus Amerika an einen Botaniker in London lagen einige Pflanzenblätter. Man war im Postcomtoir über das Einpacken unschlüssig, zuletzt zählte man, den Brief vor das blendende starke Lampenlicht haltend, die Pflanzenblätter einzeln, und so viermal mußte der Empfänger das einfache Porto, also 20 Thaler für jedes Blatt, zahlen. In Deutschland kaum 1 Gulden für den ganzen Brief.

§. 4.

Postwesen in London.

In London ist das General-Post-Office zugleich das Postamt für die Stadt selbst. In diesem allein sollen, glaubhaften amtlichen Berichten sachkundiger Männer zufolge,

in der Abtheilung für die inländische Correspondenz
200 Beamten (Vorsteher, Secretäre, Sortirer, Schreiber) und 200 Briefbesteller,

in der für die ausländische Correspondenz, 20 Secretäre und Sortirer und 34 Briefbesteller

beschäftigt werden, und 270 Postbegleiter (Conducteurs, Schaffner oder Schirmmeister) angestellt seyn.

Dies Stadt-Postamt besteht auch in zwei besondern Abtheilungen, nämlich die eine für die angekommenen, die andre für die abgehenden Briefe, beide sind sich in Hinsicht der Beschäftigung gleich, nur daß die erstere täglich, den Sonntag ausgenommen, von 6 bis 9 Uhr Vormittags beschäftigt ist, die zweite (für die abgehenden Briefe) aber nach dem Festlande nur zweimal wöchentlich von 5 bis 8 Uhr Abends.

Die Annahme-Expedition wird um 7 Uhr Abends geschlossen; für die später abgegebenen Briefe werden besondre Gebühren — als Besoldungstheil der jüngern Postschreiber — genommen. Um 8 Uhr Abends empfangen die Conducteurs der Mail-coaches die geschlossenen und versiegelten Briefbeutel, welche auf kleinen Kabriclets nach dem Abfahrtsorte jener Brief- und Personenkutschen gefahren werden.

Man zählt bis 30,000 Stück Briefe täglich, und im Durchschnitt $\frac{1}{2}$ Million wöchentlich, welche dies Stadt-Postamt in

London, wo alle Briefe aus den drei Königreichen zusammen kommen, empfängt und ausgibt.

Um die angekommenen Briefe innerhalb der Stadt schneller zu bestellen, werden seit dem August 1829 vom Stadt-Postamt aus die Briefe nach den entlegenen Theilen Londons in 4 Wagen (Post offices accelerators) gefahren. Auf dem röhlich angestrichenen Wagen — 10 Fuß lang — stehen an den Seiten 2 Fuß breite Kasten, in welchen die für die Briefsammlungen bestimmten Briefsäcke liegen, die Briefboten sitzen auf den Kästen. Vor jedem Post-Office wird angehalten, der Postbote nimmt den an dasselbe bestimmten Briefsack aus dem Kasten, und liefert jenen in das Posthaus, der Wagen fährt sogleich weiter von Ort zu Ort bis zur letzten Post-Expedition seines Stadtviertels. Durch dies Hinfahren werden die Briefe um 2 Stunden früher als sonst an die Empfänger bestellt.

Jene ungeheure Briefmasse erregt kein Erstaunen, wenn erwogen wird, daß auf der Themse jährlich mehr als 13,000 Handelschiffe ein- und auslaufen, und Großbritannien 2 Städte vom ersten Range — London und Dublin, diese mit 15800 Häusern — 7 Städte vom zweiten Range — Manchester, Liverpool, Birmingham, Bristol, Edinburgh, Glasgow und Cork — 44 vom dritten Range und über 100 ansehnliche kleine Städte in sich begreift, die nebst den vielen Landsitzen und Flecken sämmtlich mit London im Briefwechsel stehen. Welche Menschenmenge setzt schon Londons Hafen in Bewegung, für welchen der Zoll von der Ein- und Ausfuhr der Waaren auf 66 Millionen Pf. Sterl. (462 Mill. Thaler) Werth berechnet wird.

Ferner waltet nach der letzten Zählung am Schlusse v. J. 1 Mill. 474,069 Einwohner in dieser Weltstadt, eingepreßt auf 34 Quadratmeilen, in dieser Stadt ohne Anfang und Ende, denn beide verlieren sich in den angrenzenden Städtchen und Dörfern, und darum kann sie wegen ihrer ungeheuern Ausdehnung auf $4\frac{1}{2}$ deutsche Meilen in der Länge und auf 4 Meilen in der höch-

sen Breite geschätzt werden h). Von dieser Metze aller Städte Europas sagte schon Tacitus (Annales lib. XIV. cap. 33) 26 Jahr nach Christo, daß sie wegen der Menge ihrer Kaufleute und des Handels berühmt gewesen sey. — London's Hafen ($\frac{1}{2}$ deutsche Meilen lang) umfaßt allein 2666 Schiffe mit 568,262 Tonnen Last und 41,400 Matrosen bemannt, 3000 Boote zum Ein- und Ausladen, und 3000 Fährten zum Ueberschiffen der Menschen, Wagen und Thiere.

Auch die täglich Morgens, Mittags und Abends erscheinenden Zeitungen werden mit der Briefpost versandt, von jenen 232,000 Exemplare wöchentlich aus London selbst und 250 Stücke, welche noch besonders in London herauskommen i).

h) Das Convers. Lex. sagt im B. V. S. 799: Die ganze Stadt (London) ist 7 engl. M. oder 3 Stunden lang, über $\frac{1}{2}$ deutsche Meile breit, hat 4 M. im Umfange, bedeckt über $1\frac{1}{2}$ Quadratmeilen. (Diese Größen sind viel zu gering angegeben.) Richtiger wird sie auf beinahe 8 deutsche M. im Umfange und 4 deutsche M. in der Breite geschätzt. Die Themse ist dort 12 — 1500 Fuß breit, und bei der Fluth oft 24, in der Ebbezeit nur 12 Fuß tief. Diese Weltstadt, 45 engl. (9 deutsche) Meilen vom Meere entfernt, enthält 800 Straßen, 34 Märkte und 71 freie Plätze (Squares), 149,430 Häuser, nach Andern 150,540 Häuser, 424 Kirchen und Bethäuser, 763 Buchhandlungen, 450 Buchdruckereien, 360 Bibliotheken, 1650 Schulen, 1100 Erziehungs- und 93 rehgigste und wissenschaftliche Anstalten, 51 Gerichtshöfe, 12 Vollzeithäuser, 10 Gefängnisse und 49 dergleichen für Schuldner, 13 Theater, 150 öffentliche Spielhäuser, 63 Spitäler, 78 Versorgungshäuser, 580 Apotheken u. u. (Wegenbl. 1828, Nr. 284. — Blätter der Gegenwart 1828, Nr. 21, S. 4).

i) In London, dem Haupt- und Stapelplatz aller Zeitungen erscheinen täglich 7 Morgens- und 5 Abendzeitungen, einige 2, auch 5mal wöchentlich, auch Sonntags. Die Zeitung: die Times, liefert als Kunstproduct, die Emancipations-Geschichte auf einem einzigen Bogen, 5 Fuß lang und 4 Fuß breit gedruckt. Der Atlas — die bekannte englische Wochenzeitung — entsteht wöchentlich die 3 Reformblätter mit einer Geschichte derselben auf einer doppelten Nummer, welche fast 40 Quadratfuß groß war. —

Wo ist wohl ein von 11 Millionen Menschen bewohntes Land, das einen solchen Briefwechsel führt und neben dem Weltplatz London noch Handelsstädte wie Liverpool, Manchester, Birmingham u. u. aufstellt? Jene Menschenmasse, das Febricitwesen, die Londoner Bank — dieser reichste Geldschatz unsrer Erde und Centralpunkt des Credits — und der Handel nach allen Gegenden hin, sind es, welche die Anzahl Briefe und die ungeheure Post-Einnahme erzeugen.

Nach dem Abstract etc. etc. ordered by the house of Commons etc. etc. (Auszug des statistischen Berichts, dem Unterhause überreicht) enthält England mit Wales 57960 engl. (11592 deutsche) Meilen und 11 Mill. 978,875 Einwohner. — Nach Raffelsperger 5596 deutsche — nach Stein 5595, und nach Hassel in seinem statistischen Werke 5544 Meilen, nämlich Alt-England zu 2768, Schottland zu 1461, und Irland zu 1315 deutschen Quadrat-Meilen gerechnet.

In Großbritannien werden 344 Zeitungen und 139 periodische Schriften herausgegeben, manche der letztern von großem literarischen Werthe. Fast in jeder Grafschaft und Commune, sogar auf den Inseln Man, Jersey und Guernsey kommen eigene Zeitungen heraus. — Die Einnahme der Gazette, welche die officiellen Bekanntmachungen, die von Parlamenten u. s. w. enthält, betrug im Jahre 1831 netto 15,083 Pf. 19 Sch. 8 P. (105,587 Thlr. 26 Sgr. 6 Pf.), die Kosten für Druck, Papier, Arbeitslohn u. u. 7276 Pf. 7 Sch. 6 P. (50,934 Th. 18 Gr. 9 Pf.) der Ueberschuß 7807 Pf. 12 Sch. 2 P. (54,653 Th. 7 Gr. 9 Pf.). Diesen Ertrag beziehen die beiden Staats-Secretäre, jeder zur Hälfte als Gehaltsbeil. — England rühmt sich, wie immer und überall, auch die ersten Zeitungen geliefert zu haben, jedoch mit Unrecht, denn die erste europäische erschien im 16. Jahrhundert, 1563 in Venedig, man nannte sie Gazeta, weil man für das Lesen dieser nur geschriebenen Blätter — mit den Nachrichten vom Kriege zwischen Venedig und Soliman II. auch über den Handel — eine gazeta (kleine Münze) zahlte. Im April 1631 unter Ludwig XIII. erschien die erste Zeitung des Ardes Re-naudot, aus Frankreich kam erst die Mode nach England.

§. 5.

Die Penny-Post;

eine der wichtigsten Anstalten in London, ward 1680 vom Kaufmann Dokwra erfunden und auf seine Kosten eingerichtet. Aber, als der Mann nach allen überwundenen Hindernissen, Hemmungen und einem beträchtlichen Kostenaufwande, auch den Nutzen von seiner Anlage — den Ertrag — beziehen wollte, erklärte König Karl II. die ganze Einrichtung für ein Regale und Zubehör des Staats-Postwesens, entzog dem Dokwra die Anstalt und deren Einkünfte, und überließ beide seinem Bruder, dem General-Postmeister von England, Herzog Jacob von York, nachmals König Jacob II.

Diese Post besorgte bis 1784 für 1 Penny (10 $\frac{1}{2}$ Pfennige preuß.), seit dem 27. Julius 1784, laut Parlaments-Acte von dem dato — auf den Vorschlag der beiden General-Postmeister, Lords Bentinck und Fowley — aber für 2 Penny (1 Gr. 9 Pf.), daher der heutige Name Twopenny-Post, Briefe, Geldsummen bis 60 Thaler und Handpäckchen bis 1 Pfund schwer, in der Stadt und deren Umgegend, bis 10 engl. (2 deutsche) Meilen entfernt und in Oertern, wohin die Staats-Posten nicht kommen. Von dem Ende des Stadt-Straßenspflasters ab, werden nach der Entlegenheit, 3 auch 4 Penny Porto genommen.

Ein Haupt-Postamt — in welchem 50 Secretäre und Sortirer beschäftigt sind — mit mehrern in den Stadtvierteln vorhandenen Neben-Postämtern (Sorting Houses, Sortirhäuser, d. h. Briefsammlungen), übernehmen das Bestellen durch 360 Stadt- und Land-Briefträger, welche täglich alle Stunden pünktlich in den Postcomtoiren, Kaffeehäusern und Weinschenken (Taverns) die gesammelten Briefe, Geld- und Handpäckchen abholen und hienächst bestellen, Sonntag ausgenommen, an welchem die Geschäfte aller ehrlichen Leute ruhen sollen.

Man nimmt die jährliche Einnahme auf etwa 40,000 Pf. St. (280,000 Thaler an, die um Weihnachten und Neujahr am bedeutendsten ausfällt.

S. 6.

Die Continental-Post,

ist ein Meisterstück, das für sich besteht und nicht dem General-Postmeister von England untergeordnet ist.

Alle Briefe, welche vom Continent nach Dover kommen, müssen — um sich auszuruhen — volle 24 Stunden verweilen und bringen — wegen Ermüdung und Unwohlseyns auf der ständigen Seefahrt von Calais — auf dem Wege von Dover nach London, 70 engl. (14 deutsche) Meilen k) volle 35 Stunden zu. Kommt nämlich das Paketboot aus Calais, wegen widrigen Windes nur 10 Minuten nach 8 Uhr Abends in Dover an, so bleiben die Briefe bis zum folgenden Abend 8 Uhr liegen, wo der Briefwagen nach London erst wieder abfährt. Denn das volle Duzend Post-Secretäre und Schreiber macht Schlag 8 Uhr Feierabend, weil sie für die täglich 3ständigen Amtsgeschäfte so schlecht besoldet sind, daß sie von dem Gehalt kaum eine Wassersuppe bezahlen können. Aber die guten Leute halten sich an die Sporteln, weil sie die Befugniß haben, die eingegangenen Spätbriefe an die Lords, Bankiers, Zeitungsschreiber, und wer mit Staatspapieren und Wechseln sich abgibt, durch außerordentliche Gelegenheit, d. h. auf ihre Faust, durch eigene reitende Boten abzusenden und das Boten- oder Couriergegeld sich zuzueignen, was oft in einer Nacht solchem armen Teu-

k) Die englische Meile wird amtlich zu 1760 Yards, oder 427 rheinl. Ruthen gerechnet, mithin $4\frac{1}{2}$ engl. Meilen auf 1 Preussische. Hier sind überall 5 engl. M. auf eine Preussische oder geographische, angenommen worden.

fel 50 bis 150 Pfd. St. (350 bis 1050 Thaler) einbringt, denn jeder Brief wird berechnet, als wenn er besonders d. h. einzeln, mit einem eigenen Briefboten abgeschickt worden wäre. Die andern Privatbriefe aber bleiben natürlich bis zur Briefpost am folgenden Abend ruhen, weil die Empfänger oder Adressaten schwerlich 1 und 1½ Pfund (7 und 10½ Thaler) für jeden so übersandten Brief bezahlen würden. (Wörtlich aus dem Morning Journal d. V)

§. 7.

Brief-Beförderung durch die Mail-coach.

Vor Palmers Zeiten (S. §. 2, S. 128) geschah das Fortbringen der Brief-Kelleisen auf leichten Korbwagen, gegenwärtig geschieht es durch die seit 1784 eingeführten

Mail-coach (sprich: Wählkotsch, Malles-postes), Brief-Kelleisen-Kutschen, statt der reitenden Post nach den Städten Bath, Plymouth, Falmouth, Portsmouth, Brighton, Dover, Norwich, Southampton, Worcester, Birmingham, Boston, Manchester, Hastings, Chester, Holyhead, Gloucester, Leeds, Harwich, Glasgow, Liverpool, Bristol, Yarmouth und über York nach Iwerneß u. u.

Diese Wagen, auf Federn ruhend, sind zierlich, fein lackirt und kolossal. Auf beiden Seiten stehen in ungeheuern großen Buchstaben die Nummer, der Name der Eigenthümer oder des Besitzers (wie bei den Schiffen), auch die Orter, wohin die Kutsche fährt. Jede ist vierspännig, im Innern zu 4 Personen eingerichtet, vorn mit einem bedeckten Sitz (Kabriolet) für den Postillon und zugleich den Behälter für die Briefbunde und Briefpacke, welche unterwegs in den Zwischenorten abgegeben oder aufgenommen werden.

Nur ein Theil der Ladung liegt im Hinterverdeck, alles schwere Reisegepäck aber und die Hauptfracht — oft 20 Zentner wiegend — sind oben auf dem Wagen aufgethürmt. Daher ist das Schaukeln desselben schrecklich, besonders beim Hinabfahren von einem Berge.

Im Innern (in side) der Mail-Coach sitzt oft nicht Ein Reisender, dagegen sitzen oben auf dem Kutschen-Deckel im Freien (on the out side) — zuweilen 2 Klafter über dem Erdboden — 10 auch 14 Personen, an den Seiten wenig geschützt. In der Regel stürzt die Hälfte solcher Reisenden, wenn sie beim Schaukeln der Kutsche das Gleichgewicht verlieren, auch wohl durch die Schnelligkeit beim Fahren vom Schwindel befallen werden, oder durch das Umwerfen des Wagens, todt hinab, oder bricht Arme und Beine, oder ist zu Krüppeln geschlagen. Der Wagen fährt weiter, ohne von diesem gewöhnlichen Unfall Notiz zu nehmen, weil Jeder selbst für sein Fortkommen sorgen muß. Das alles geht den Postillon und Begleiter nichts an.

Der Kutscher als Postillon — im modernen Frack gekleidet, mit einem feinen Kastorhut, einer schönen weißen Cravatte, brillirenden Busennadel, Gillet im neuesten Geschmack, einem Mantel mit 4 Duzend Kragen im Regenwetter, und Kamaschen von feinem Tuch — dieser Herrscher sitzt auf dem hohen Bock, läßt die freilich kräftigen Pferde bergan und bergab im Galopp, oder doch im gestreckten Trotte, ja bergunter sogar im Carrière 4 auch 6 Stundenweges (oft 2 deutsche Meilen in 1 Stunde) laufen, daß die Thiere nach einer so gewaltigen Anstrengung oft todt hinstürzen.

Die Postdirection gibt jeder Mail-Coach einen bewaffneten Begleiter mit, um die Anfragen der vielen zudringlichen Straßenräuber zu beantworten und deren Anfechtungen zu beseitigen. Ein solcher Ehrenmann — in einer ziegelrothen goldverbrämten Eyree, nach der Form aus den Zeiten der Königin Elisabeth — sitzt rückwärts im Hinterverdeck des Wagens, bläst bei dem Einfahren in ein Dorf oder auf die Station in eine Art langer

Ruhhörner so melodisch weitklingend, daß alle Hunde heulen, und wirft vor der Thüre des Posthauses, während der Umspannung, die im Ort verbleibenden Pakete auf die Straße, die empfangenen dagegen durcheinander in eine an den Wagen angebrachte Kiste. In 2 Minuten ist alles abgemacht; fort rasselt der Wagen. (Tagebuch eines Reisenden im Archiv der Postwissenschaft, 1830. No. 3.)

Der Wagen-Eigenthümer, nicht die Postdirection, haftet für jeden Verlust, der allerdings, nach englischer Rechtspflege, frühestens nach 4 Jahren und mit 40 Pfd. St. (240 Thaler) Kosten erst festgestellt wird.

An Personengeld werden 2 Pence (1 Sgr. 6 Pf.) für die englische Meile entrichtet.

Täglich gehen 22 dieser Personen-Briefpostwagen von London auf den Hauptstraßen und 45 auf den Nebenrouten ab.

Mit reißender Geschwindigkeit rollen diese Wagen dahin, wenigstens 1½ bis 2 deutsche Meilen in einer Stunde, 1 englische Meile in kaum 6 Minuten, 60 engl. Meilen oft in weniger als 6 Stunden, allen Aufenthalt unterwegs mitgerechnet, ohne daß die Postillone sonderlich besorgt sind, ob der Wagen umstürze und die Reisenden Arm und Bein brechen oder sonst verletzt werden. Dies Dahinfliegen muß geschehen, wenn die Wagenführer Verschumnüßstrafen vermeiden wollen, und um die Briefpacke zur festgesetzten Zeit im Bestimmungsort abzuliefern. Deshalb kann man auch die Ankunft einer Post auf die Minute berechnen. Denn auf den Stationen (Pferdewechseln) dauert der Aufenthalt kaum 8 Minuten, weil das fortgehende Gespann schon angeschirrt bereit stehen und auf den Schall des Horns sogleich vorgespannt werden muß.

Die wirklichen oder eigentlich

reitenden Posten

sind nur noch in den entfernten Provinzen und auf den Seitenstraßen im Gebrauch.

§. 8.

Reisen und Versenden zu Lande.

Das Fuhrwesen kam in den Regierungsjahren der Königin Elisabeth (1558—1603) in Aufnahme; es sollen nämlich im Jahr 1580 die Kutschen aus Frankreich in England eingeführt worden seyn, die erste besaß Heinrich Graf von Arundel. Im J. 1601, vor dem Tode der Königin, verbot eine Parliaments-Acte den Männern, in Kutschen zu fahren, weil es weibisch sey, vier Jahr nachher, 1605, waren sie dennoch in London allgemein im Gebrauch. Im J. 1625 wurden Lohnwagen eingeführt, zehn Jahr nachher verboten, 1637 wieder Hackney-coach (Miethswagen, Fiacres) erlaubt, und 133 Jahr nachher, 1770, waren schon 1000 vorhanden. Die Inhaber bezahlten im J. 1778, wo es 23,000 dergleichen Fuhrwerke gab, 117,000 Pf. St. (819,000 Thlr.) und im J. 1785 — 154,908 Pf. St. (1,084,356 Thlr.) Abgabe, in Schottland nur 9000 Pf. St. (63,000 Thlr.).

Man rechnet jetzt in England 26,800 öffentliche Fuhrwerke mit vier Rädern — 45,856 mit zwei Rädern — 1000 Fiacres und 400 Sänften, die von Montbrun, einem Bastard des Herzogs von Bellegarde, sollen eingeführt worden seyn. Auf der Themse fahren täglich über 1000 Boote auf und ab, als eben soviel Reise-Gelegenheiten, wohin man will.

Das General-Post-Office befaßt sich nicht mit dem Befördern der Reisenden und Pakete, sondern überläßt solches den vielen Fuhr- und Schiffs-Gelegenheiten. Denn diese würden, gerade ihrer Menge wegen, dem Postwesen möglich Abbruch thun und nicht zu beaufsichtigen seyn, auch würden die Aufpaffer mehr kosten, als sie einbrächten. Die Sache selbst paßt auch nicht für England, denn für das Reisen und Paketsenden ist hinreichend gesorgt.

Auch besteht keine königliche Anstalt zum Fortbringen der Extrapost-Reisenden, weil Privat-Fuhrherren und Gastwirthe dies besorgen und das Pferdewechseln überall frei gegeben ist.

Couriersendungen und Courierspferde sind nicht gebräuchlich, die bestimmten Staatsboten vertreten in wichtigen Angelegenheiten die Stelle der erstern. Wer äußerst schnell reisen will, nimmt eine Postkasse mit 4 Pferden und gibt dem Postillon ein mehr als gutes Trinkgeld. Auch die Royal-mails sind im Grunde nur eine Privat-Unternehmung, die wegen der Briefbeförderung im Contract steht. Der Name thut in England nichts zur Sache.

Zum Haupttrange der Personenwagen gehören die

a) **S t a g e - c o a c h s**, Diligencen

der Coach-Masters (Kutschenmeister, Fuhrherren). Jene sind Kutschen, welche auf ihren Stationen (Stages, daher der Name) frische Pferde nehmen, und nur zu Reisen — nicht zu Fahrten innerhalb der Stadt, welche die Fiacres, Hackney-coachs, ausschließlich besorgen — gebraucht werden dürfen.

Die Wagen sind breiter und größer, als die Mail-coachs, oft mit 15 und 20 Personen besetzt, im Innern 6 Sitzplätze in zwei Reihen, eben soviel mit Sitzbänken auf dem Verdeck, dem Boek und Magazin. Für Mantelsäcke und Pakete sind Behälter unter dem Kutscherbock und Körbe auf dem Hintergestelle. Das Fahren geschieht zwar nicht so im Fluge, aber 8 engl. (1½ deutsche) Meilen werden sehr oft in Einer Stunde zurückgelegt.

Die Wagen sind nach der Anzahl der Reisenden mit 4 und 6 Pferden bespannt und gehen täglich zur festgesetzten Stunde von bestimmten Wirthshäusern (Inns) nach allen Richtungen und den vornehmsten Städten im Reiche ab. Im Jahr 1793 ging die erste Diligence aus London nach Edinburgh, 125 deutsche Meilen, jetzt fahren 15 derselben wöchentlich hin und her in 66 Stunden.

Die Reisenden, welche sich zuerst melden, erhalten die Plätze im Wagen. Das Personengeld beträgt nach Rasselers Posthandbuch, 2 Pence (1 Gr. 8 Pf.) für die englische Meile, also ungefähr 8 Groschen für die deutsche Meile,

der Kutscher (Coachman) erhält 30 Pence (25 Sgr.) Trinkgeld. Solcher Mail- und Stage-Coachs gibt es in England über 6000.

Neben diesen Stage-coachs sind noch besondere Diligences im Gange, zweispännig, 3 Pence für jede englische Meile und einen Platz, mit 14 Pfund freiem Gepäck.

Der verstorbene Horner, Fuhrherr vom ersten Range in London, hinterließ 100 solcher Wagen und über 1000 Pferde, die Brüder Waterhouse besaßen im vorigen Jahre noch einmal so viel.

Im September 1790 ging zwischen London und Woolwich ein Postwagen mit 6 (sechs) Rädern; in jenem saßen 12 Personen so bequem wie in einem Zimmer auf dem Sopha. Die Fahrten hörten jedoch bald auf. (Berliner Zeit. 1790, Nr. 123.)

Außer jenen Mail- und diesen Stage-coaches sind

b) die Postchaisen,

in Deutschland: Extraposten, das bequemste, aber freilich auch das theuerste Fuhrwerk. Ein zweispänniger leichter Coupéewagen, in Federn hängend, meistens für 2, einige auch für 3 Personen. Der Postillon reitet, selbst bei 2spännigem Fuhrwerke, er trägt eine hellfarbige gelbe, blaue oder rothe feine Tuchjacke, einen feinen runden Hut, sehr glänzende Stulpenstiefeln und feine weisse Handschuh.

Für jede englische Meile ($\frac{1}{2}$ deutsche, nach andern $\frac{4}{5}$ englische auf eine deutsche Meile) werden auf 2 Extrapostpferde 15 Pence; auch 1 Schilling Sterling (10 Sgr.), und mit dem Postillons-Trinkgelde auf etwa $1\frac{1}{2}$ deutsche Meilen 2 Thaler preuß. oder 3 Gulden bezahlt. Denn es besteht keine von der Regierung bestimmte Extraposttare, die Fuhrherren verabreden die Preise unter sich, können folglich auch davon abweichen. Jedoch fällt der Satz nicht unter 1 Schilling und übersteigt nicht 18 Pence. Nach Kaffelspergers Angabe werden für die Person und

und jede englische Meile 9 Pence (7½ Groschen preuß.) und 3 Pence (2½ Gr.) Postillon-Trinkgeld gezahlt. Außerdem muß der Reisende noch die Begegelder entrichten, fast alle ½ Meilen ist ein Zollhaus. Der Postillon ist verpflichtet, gegen eine besondre Vergütung mehrere Stunden zu warten.

Die vierspännigen Ertrapost-Wagen mit 4 Sitzplätzen, Coach and Four sind für Personen hohen Standes. Führt ein solcher Wagen bei einem Gasthose vor, so springen alle Kellner und Aufwärter des Hauses hinzu, um aus dem Wagen zu helfen, abzu packen u. u., versteht sich gegen mehr als honnette Trinkgelde, denn auch der, welcher das Aussteigen und das Gepäck nur angesehen hat und seine Gassen machte, begehrt für diese Mühen baaren Dank. In England wird nichts umsonst gethan 1).

- 1) Diese Habsucht nimmt freilich Wunder, aber die Engländer selbst, z. B. im New Monthley Magazine, ausführlicher in Babylon the Great (die Große) erklären dies Räthsel. Beide zusammengestellt, sagen laut und freimüthig:

„In London ist Diebstahl eine Universal-Sünde. Zusammenraffen!!
 „das ist der Eider, das einzige Dichten und Trachten des Engländer,
 „der Haupttext in den Unterhaltungen. In London geboren, oder
 „dort lebend, bemüht sich keiner die Habgier, begabt mit einem
 „kalten, alles auf Zahlen und Geld reducirenden Geiste. Vornehm
 „oder niedrig ist einerlei. Dieselbe Sucht, Geld zu haben und zu ge-
 „winnen, die in allen Klassen Englands — die hohen Geistlichen ein-
 „geschlossen — gefunden wird, führt eben zum Stehlen, Straßenraub,
 „zur Verworfenheit, zu neuen Lastern und gräulichen Verbrechen aller
 „Art.“

„London ist das Paradies der Gauner, Diebe, Spitzbuben und
 „Räuber, und muß es seyn, denn die Armuth von mehr als
 „70,000 Menschen in der Hauptstadt, die am Morgen nicht wissen,
 „wobon sie den Tag über leben werden, zwingt sie zu allem Bösen,
 „das nur in der Erwerbslosigkeit gegründet ist, welche eben die Ver-
 „worfenheit der Volkshefe erzeugt. Ein großer Theil der Unglücklichen,
 „welche die sogenannten Diebeshöhlen bewohnen, gehören der arbeitenden
 „niedern Klasse der Handwerker, den Handlangern, Eckstechern und

Jeder Reisende muß sich im Fremden-Amt, Alien-Office, melden. Das Durchstöbern und Betrachten des Gepäcks sind streng und lange dauernd und geschieht, nach Landes Brauch und Sitte, mit äußerst großer Höflichkeit. Eben so erhöhen das unaufhörliche Fragen nach den Pässen und das ganz unverhehlte stete Mißtrauen die Langmuth und Freuden des reisenden Fremden. Man lernt wider Willen sich selbst beherrschen und manchen Unmuth, sogar die Verzweiflung, bekämpfen.

Auch

c) E t l w a g e n

sind in Menge vorhanden. So fahren z. B. 48 dergleichen vom Städtchen Paddington, wo viele Banquiers ihre Landhäuser haben, täglich nach der Londner Bank, und jeder fährt viermal des Tages. Man bezahlt für die engl. Meile 3 Pence (2½ Sgr.)

„Wettlern an. Jene sind nur einen Theil des Jahres beschäftigt, den übrigen Theil ohne Arbeit, ohne Hilfe; entweder müssen sie verhungern, oder stehlen. Tritt die Zeit der Arbeit wieder ein, so müssen sie durch die nichtswürdige Ananferlei der Bau-Unternehmer, Fabrikherren und wer sie bedungen hat, sich mit einem so erbärmlichen Lohn begnügen, daß kaum die größten Lebensmittel davon gekauft werden können.“

„Auch die Commis, Diener und Mägde, an Eng und Trug gewöhnt, sind Brouillons von Dieben, das liegt im Character einer hauptsächlich Handel treibenden, nur stets nach Plundmacherei und Gewinn gierigen Nation.“ (s. Galignani's Messenger und die Litt. Blätter der Börse, 1829, Nr. 439).

Aber auch beim heiligen Clerus ist, wie vorgesagt, die Geldgier in gleichem Glanz, Gebrauch und Aussehen. Hat doch ein Geistlicher für seine Anstellung im Predigamte, das ihm jährlich 100 Pf. (etwa 700 Thlr.) einbringen soll, dem Bischof — der eine jährliche Einnahme von 30,000 Pf. (210,000 Thlr.) hat — 9½ Pf. (70 Thlr.) und dem Erz-Bischof 5 Pf. (35 Thlr.) Sporteln, ohne die Stempel- und Amtsgebühren an die Kirche, den Küster, Organist, Kantor, Balgentreter, Glöckner u. u. bezahlen müssen. Man lebt davon und darum nichts umsonst.

beträgt für die 10 engl. (2 deutsche) Meilen, 28 Ggr. Diese Eilwagen entrichten dem Staate an Begegeld jährlich 8760 Pf. Sterl. (61,320 Thlr.) Da diese 10 Meilen in Einer Stunde gefahren werden, so kann dasselbe Gesspann nur einmal des Tages laufen und die 48 Wagen, von welchen jeder täglich viermal fährt, brauchen dazu 192 Pferde. Wenn diese Kutschen jedesmal voll sind, also stets 5576 Personen fahren, so beträgt die Summe, welche die Kutscher gewinnen, in jedem Tage 300 Guineen (jezt Sovereings) oder 2100 Thaler.

d) Paketwagen, Vans.

Von London fahren täglich — nur Sonntags nicht — gewöhnlich Abends, besondre Paketwagen, Vans, auf den Haupt routen ab. Sie sind auf den Achsen ruhende große Wagen, die so hoch befrachtet werden, daß der hinten in der Schoßkelle sitzende Conducteur nur von der Seite um den Wagen herum sehen kann. Der Mann gibt nach Umständen sein Wachseyn durch ein gräuliches Tuten auf einem Horn zu erkennen. Die Fahrt kann, wegen der so hoch belasteten Arche, nur sehr langsam geschehen.

In gleichem Range stehen

die Waggen (Wägen).

Sie sind ungeheuer große Küstwagen, mit 8 auch 10 Pferden bespannt, nur zum Fortbringen der Unbegüterten aus der ganz niedern Volksklasse, und der Frachstücke. Der Fuhrmann schreitet gemächlich nebenher und vertieft in Gedanken an Grog und Rum, fährt nur in höchst dringenden Fällen aus dem Wege und belebt in langen Intervallen das bedächtg ziehende Gesspann durch freundliche Flüche und ermunternden Peitschenknall.

e) Dampfswagen und Eisenbahnen.

Die Dampfswagen sind keine Erfindung der Engländer, sondern die eines Franzosen, des Mechanikers Jean Pierre

Eugnot in Paris. - Er zeigte im Jahr 1763 öffentlich einen Dampfwagen mit öftern Versuchen und sehr vielem Beifall, aber der Gebrauch unterblieb wegen der damit verbundenen Lebensgefahr. Nach 3 Jahren erwähnte der Leeds Mercury vom 11. April 1769 einer Maschine, auf welche sich John Moore ein Patent ertheilen ließ, und durch welche Wagen aller Art ohne Pferde fortbewegt werden sollten. Von der Anwendung und Nachahmung ist weiter nicht die Rede. Erst 23 Jahr nach Eugnot, Anfangs Julius 1786, zeigten die beiden Schotten und Brüder, Georg und William Symington in Wanlockhead (Graffschaft Dumfries) einen vierrädrigen Dampfwagen, der 16 Zentner Last führte und in 1 Stunde 10 engl. (2 deutsche) Meilen zurücklegte, der Wagenlenker besorgte das Heizen. Auch dieser Versuch wurde nicht weiter benutzt (Berlin. Zeit. 1786, Nr. 91, S. 4). — Gegenwärtig gehen seit dem 1. Junius 1830 Gurneysche Dampfwagen von London nach den Umgegenden. Vier dergleichen auf 6 Rädern und mit 23 Sitzplätzen für Reisende, fahren schon zwischen Edinburgh und Glasgow.

Sind die Dampfwagen noch vermehrt worden, so kommen künftig die Posten von London nach Manchester 179 engl. (35½ deutsche) M. in 12 Stunden — nach Liverpool und Leeds 195 engl. (39 deutsche) M. in 16 Stunden — nach Edinburgh 381 engl. (76½ deutsche) M. in 24 Stunden — und in Glasgow 402 engl. (80½ deutsche) M. innerhalb 27 Stunden an.

Noch mehr wird die Zeit abgekürzt werden, wenn Kettenbrücken erbauet worden sind, z. B. da, wo jetzt Fahren übers Schiffen.

Fast in ganz Alt-England versucht man Eisenbahnen anzulegen. Die ersten und schon benutzten sind die in Nord-England in der Graffschaft Durham, zwischen Darlington und Stockton, 10 engl. (etwa 2 deutsche) Meilen lang, die in Einer Stunde zurückgelegt werden, man wird sie bis Manchester verlängern. Die zweite Eisenbahn geht von Manchester bis Liverpool 31 engl. (6½ deutsche) M., sie kostet 650,000 Pf. St.

(4 Mill. 550,000 Thaler), oder für die engl. ($\frac{1}{2}$ deutsche) Meile 140,000 Thaler. Die Reise wird in $1\frac{1}{2}$, vielleicht in 1 Stunde mit Dampfswagen vollendet. Jene Stockton'sche Bahn ist schon im J. 1829 von 40,000 Wagen befahren worden. James Anderson hat sich verbindlich gemacht, mit seinem Dampfswagen die Brief-Felleisen zwischen Dublin und Limerick mitzunehmen und 12 engl. ($2\frac{2}{3}$ deutsche) Meilen in 1 Stunde zurücklegen zu wollen. Im Herbst dieses Jahres ist der Plan vorgelegt worden, eine Eisenbahn zwischen London und Greenwich zu errichten, die Bahn soll auf einer Bogenbrücke von 4 engl. ($\frac{1}{2}$ deutsche) Meilen ruhen.

Die bisherigen Erfahrungen belehren jedoch fast überzeugend, daß die Kosten der Anlegung und Unterhaltung der Eisenbahnen — bei einer Schnelligkeit von 10 bis 20 engl. (2 bis 4 deutschen) Meilen in Einer Stunde und die Auslage für die Erbauung und Ausbesserung der Wagen die Einnahme beinahe übersteigen. Denn die Wagen werden der starken Reibung wegen, alle Augenblick schadhaft, und deren Reparatur beträgt wenigstens 3600 Pf. St. (21,600 Thaler). Diese Kosten sind in der letzten Zeit so bedeutend gewesen, daß die Eisenbahn-Compagnie, seitdem sie Waaren-Transporte übernahm, regelmäßig einbüßte und beim Befördern der Reisenden sehr wenig gewann, obgleich diese Personenfahrten beinahe das ganze Geschäft der Post und Fuhrherren oder Lohnkutschen an sich gerissen haben (Spenner. Zeit. 1832, Nr. 198, S. 4 unten).

§. 9.

Reisen und Versenden zu Schiffe.

a) Die Dampfschiffe

sind bestimmt, Personen, Briefe, Pakete und Güter aller Art zu befördern; sie gehen größtentheils nur im Sommer vom

1. April bis zum letzten October, einige früher, andre später anfangend und aufhörend, wenige fahren auch im Winter. Etliche Winde, wenn sie nicht sturmartig sind, Gegenströmungen und Windstille hemmen nicht den Lauf dieser Fahrzeuge, die Fahrt geschieht mit Sicherheit und Gewißheit und so schnell, daß eine Reise oft in 18—20 Stunden vollendet wird, zu welcher mit Segelschiffen 3—6 Tage gebraucht wurden m).

James Taylor kam zuerst auf den Gedanken, die Kraft der Dämpfe auf die Schifffahrt anzuwenden, wie 25 Jahr zuvor Eugnot in Paris und 2 Jahr vorher die Brüder Symington in Schottland auf Fuhrwerke sie versucht hatten. Taylor machte im J. 1788 den ersten Versuch mit einem Dampfboot auf dem See Dalminar. Nach ihm zeigte Clarke zu Leith in Schottland ein ähnliches Dampfboot. Man schritt fort im Vervollkommenen und Vermehren, und gegenwärtig fahren fast aus jedem Hafen Englands Dampfschiffe auf allen Meeren und überall hin, wo der Handelsgeist und die Uebermacht Großbritanniens sich angesiedelt und feste Besitzungen errungen haben.

Die wichtigsten Fahrten geschehen

- von Brightham nach Boulogne und Dieppe in 8—10 Stunden,
- : Bristol nach Dublin in 24 St. — nach London in 2 Tagen,
- : Dover nach Boulogne und Calais in 3—6 St. — nach Ostende in 10 St.
- : Dublin nach Bordeaux in 70 St. — Bristol und Liverpool in 24 St. — Holyhead in 6½ St. — London in 3 Tagen.

m) das größte in England erbaute Dampfschiff, der *Soho* (Hörl!), führt 350 Tonnen, jede zu 2000 Pfund, 100 Pfund auf einen Zentner, der *Messenger* (vorher *Georg IV.* genannt) soll 1000 Tonnen — 2 Millionen Pfund — Last tragen. Nord-Amerika's allergrößtes ist zu 500 Tonnen. Gegenwärtig (im Februar d. J.) fahren auf dem Ohio und Mississippi 323 Dampfschiffe.

von Edinburgh nach London in 3—5 Tagen.

: Galmouth nach Cadix in 6—8 Tagen — Calcutta (31,000 engl. 6642 deutsche M.) in 114 T. — Corfu (2240 engl. 480 deutsche M.) in 16 T. — Corunna in 4 T. — Gibraltar in 5—7 T. — Madras in 70 T. — Malta in 13 T.

: Glasgow auf dem Fluß Clyde, auf den Seen Loch Lomond und Loch Ness und 16 Boote nach Grenock.

: Harwich nach Gothenburg in 4—5 T.

: Holyhead nach Dublin 6½ St.

: Hull nach Hamburg in 3—4 T.

: Liverpool nach London, nach Savannah (in Georgien, Amerika) in 24 T.

: London nach Amsterdam in 24—36 St. — Antwerpen in 24—28 St. — Boulogne in 12 St. — Bristol in 2 T. — Calais, täglich, nur Sonntag nicht, in 8—12 St. Christiansand in 3 T. — Corunna in 5 T. — Dublin in 3 T. — Dänkirchen in 8—12 St. — Edinburgh (Leith) in 3—5 T. — Galway — Gibraltar in 9 T. — Gravesend (der erste Hafen vor London, 22 engl. 2½ deutsche M. entfernt) in 2 St. — Hamburg in 50—60 St. — Havre in 20 St. — Cadix in 9 T. — Kopenhagen in 4 T. — Kronstadt in 8 T. — Limerick — Lissabon in 7 T. — Liverpool — Margate in 4—5 St. — Ostende in 16—24 St. — Paris in 3—4 T. — Petersburg in 9 T. — Portsmouth — Rammgate in 5—6 St. — Rio de Janeiro in 45—55 T. — Rotterdam in 24—30 St. — Sevilla in 9 T. — von Rotterdam weiter auf dem Rhein bis Düsseldorf in 20—30 St., Köln in 5 St., Bonn in 4 St., Coblenz in 10 St., Bingen in 10 St., Maynz in 4 St., Mannheim in 12 St., Straßburg in 24 St. — von London bis Straßburg überhaupt in 5 Tagen, zurück stromabwärts in 4 Tagen.

von Newhaven nach Dieppe in 8—10 Stunden.

- : Plymouth nach Bilbao in 3—4 T. — Vigo in Spanien in 4 T.
- : Portsmouth nach Bilbao in 3—4 T. — Corunna in 4½ T. — Havre in 20—30 St. — Lissabon in 7 T. —
- : Ramsgate nach Boulogne und Calais in 8 St.
- : Valentia im südwestlichen Irland, der Haupt-Niederlage der Waaren fast aus allen Städten Englands — gehen Dampfschiffe mit diesen Waaren nach Halifax, Jamaika, Madeira und New-York in 14—20 Tagen.

Nach der Angabe der Times und des Salignani zc. betrug im Jahre 1829 die Gesamtzahl der Königl. und Privat-Dampfschiffe 510. Nur Nord-Amerika allein, keine andre Seemacht kann und wird bald diese Anzahl erreichen, denn in eben dem Jahre 1829 waren dort schon 342 im Dienst.

b) Paketboote

werden die kleinen bewaffneten Schnellsegler genannt, welche stets aus bestimmten Seehäfen an festgesetzten Tagen und Stunden — insofern Wind und Wetter nicht das Auslaufen und die Fahrt verhindern — nach bestimmten Ländern und Häfen Briefe, Reisende und Pakete, so viel der Raum gestattet, hin und zurück überbringen. Dieser festgesetzten Zeit des Abgangs und des Unterwegesbleibens wegen, auch weil die Fahrt zwischen einem und demselben Bestimmungs-Ort gerichtet ist, heißen diese Fahrzeuge: Wasserposten, auch Postschiffe. Sie legen gewöhnlich in einer Stunde 8—10 Seemeilen (2—2½ deutsche M.), bei starkem günstigen Winde wohl 14—16 Seemeilen (4 d. M.) zurück.

Der Ursprung dieser geregelten Fahrten geht in die Zeit zurück, als Spanien, Portugal, England und Frankreich in dem entdeckten Amerika neue Staaten gründeten und diese Anordnung treffen mußten, um die Verbindung mit dem Mutterlande zu unterhalten. Die Paketboote standen als Postschiffe früher unter den Befehlen des General-Postamts, jetzt gehören

sie zum Marinewesen oder unter die Admiralität. Der Kapitän eines solchen Schiffs hat in der Regel nach 4—5 jähriger Dienstzeit ein Vermögen von 14,000 Pfd. St. (98,000 Th.) erworben.

Großbritannien, die Seemacht, welche jetzt den ersten Rang einnimmt, der keine eines andern Reichs gleich steht, muß vermöge seiner Besitzungen in Amerika, Afrika, der fast unbegrenzten in Asien, und mit Australien einen Flächen-Inhalt von 176,093 Quadratmeilen und 51 Mill. Einwohnern, ferner wegen seines Welthandels, seiner Verbindungen und seines Einflusses, auch die Mittel und Werkzeuge zureichend besitzen und unterhalten, um sein Vorrecht behaupten und ausführen zu können. Diese sind seine Flotten; diese Beweise seiner Macht und Gewalt auf allen ihm zugänglichen Meeren, mit Ausnahme des vom Lande rund umschlossenen Caspischen Meeres, und die Menge seiner Dampfschiffe und Paketboote bezeugen die Höhe und das ausgebreitete Gebiet seines Verkehrs.

Seine Paketboote fahren

von Brighthelmston nach Dieppe in 22—30 St.

: Dover nach Boulogne und Calais in 9—10 St. — nach Ostende in 18—20 St.

: Falmouth nach Lissabon, Nord-Amerika und Westindien gehen monatlich über 30 Paketboote ab — nach Rio de Janeiro in 50—55 T. — nach Valparaiso in Chili in 58—70 T.

: Harwich nach Calais in 8—10 St. — Ostende 16—20 St. — Gibraltar, Malta, Morea, die nach Hamburg und Helvoetsluis geschehen jetzt von London aus, wodurch das Postamt 12,000 Pf. St. Miethe für 12 Segelschiffe erspart.

: Hull nach Hamburg in 3—4 T. — von Holyhead nach Horth.

: Liverpool nach Rio de Janeiro in 50—55 T. — nach der Insel Man — nach New-York in 15 T. — nach Sandy-Hook (Hafenbucht von New-York) 3000 engl. See: (750 deutsche) Meilen in 15 T., also täglich 50 deutsche M.

von London (eigentlich Gravesand, dem ersten Hafen vor London, 22 engl. (4½ d.) Meilen entfernt) nach Barbados in 25—30 T. — Bahama 30—40 T. — Bombay in 90—110 T. — Calcutta 100—120 T. — Canton in China 120—140 T. — Capstadt 65 — 70 T. — Haiti auf Domingo, Jamaika, Cuba, Porto Rico und den kleinen Antillen in 28—40 T. — Madaira in 15—20 T. — Madras in 95—110 T. — Ostende in 19—26 St. — Pondichery in 90—110 T. — Helvoetsluis 15—30 St. — Rio de Janeiro 45—55 T. — Surate 90—116 T. — Valparaiso in Chili 58—70 T.

- : Portpatrick in Schottland nach Donaghaden in Irland wöchentlich viermal.
- : Portsmouth nach Cherbourg und Havre in 20—30 St. — Rissabon in 10 T.
- : Waterford nach Milford.
- : Weymouth nach Cherbourg in 12 St. — Guernsey und Jersey.
- : Yarmouth nach Cuxhaven in 2—4 T.

Außer diesen Paketbooten besorgen die Kriegs- und Handelschiffe das Mitnehmen der Briefe, Reisenden und Frachten nach Afrika, Ost- und West-Indien.

Jeder Brief, der von England mit den Paketbooten weiter gehen soll, muß mit 60 Schilling (20 Thaler) frankirt werden, und mit 12 Schilling für jedes Loth eines Briefes, mit dem Dampfboot von Hamburg nach England. Dies Seeporsto behält das General-Postamt in London, ohne für den Transport zur See etwas zu bezahlen, weil die Marine das Mitnehmen umsonst besorgt. Sollte das Postwesen auch das sogenannte Schiffsporsto vergüten, so würde dasselbe, statt der Einnahme, noch Zuschüsse geben müssen, obgleich das Porsto unmaßig hoch festgestellt ist. Eben jene Ersparung der Transportkosten für die Briefe, welche mit den Schiffen und Mail-coachs befördert werden, steigert die Post-Einnahme zu der Höhe von 10 Millionen Thaler.

§. 10.

England und Deutschland,
Engländer und Deutsche.

Viele, besonders diejenigen, welche keine Vergleichen der innern Verfassung der Länder gegen einander anstellen, weil ihnen das Wesentliche zu einer richtigen Beurtheilung — ich meine die gründliche Kenntniß des Eigenthümlichen eines jeden Staats — abgeht, zu welcher Klasse auch diejenigen gehören, welche in London allein auf den Reisen von den Landungsplätzen dahin ihre Beobachtungen anstellten, diese Vielen rühmen alles, was in England besteht und sichtbar ist, folglich auch

das Englische Postwesen.

Der eigne Maassstab im Beschauen des Aeusßern und Aufstellenden der dortigen Postanstalten, z. B. der eleganten Post- und Messwagen, welche fürstlichen Staatskutschen gleichen; der Postknechte und Conducteurs in scharlachrothem Sammt und goldverbrämten Luchrocke gekleidet, deren feine Kastorhüte, schneerweiße Halskransen und Handschuhe, glänzende Stiefeln u. u. nur dieser Prunk leitet die Meinung. So preisen sie die mit prächtigen Gesäßen bedeckten Postgespanne, rühmen hoch das schnelle Fahren und erheben sich im höchsten Unwillen, daß diese Gegenden noch gar nicht in demselben Grade in andre Staaten, namentlich in Deutschland, eingeführt worden sind.

Allerdings haben diese Beurtheiler Recht, weil sie nicht Ein, auch zwei Jahr und länger alle Provinzen Großbritanniens, z. B. Wales, Nord-England, Schottland und Irland durchreisen, um wahrzunehmen, daß nicht alles so aussieht und geschieht wie in London und etwa 20 bis 30 Meilen in der Umgegend, auch weil sie nicht daran denken, daß Deutschland, Frankreich, Dänemark u. u. kein England sind, seyn können und seyn mögen.

Die Betrachtung des Einzelnen wird vielleicht überzeugen.
Zuerst

a) das neue Posthaus in London.

Welcher Monarch kann und wird, wie vor 6 Jahren das Parlament, für den bloßen Bauplan zu einem neuen Postgebäude in London 299,359 Pfund, 6 Schilling, 6 D. (2 Mill., 95, 515 Thaler, 5 Sgr.) zur Auszahlung anweisen, und den Bauplan auf 200,000 Pfd. (1 Mill., 400,000 Thaler) bestätigen? Von selbst versteht sich, daß der Baumeister und dessen Beistände wenigstens noch die Hälfte mehr, also 100,000 Pfd. (700,000 Thaler) an Zuschuß nachfordern und erhalten, weil Irrthümer beim Rechnen, Zufälle, z. B. das außerordentliche und gewöhnliche Einstürzen eines Neubaus, und andre Mängel und Gebrechen nach der Bestätigung des Bauplans erst eingetreten sind.

Dieser köstliche Bau ist unter Robert Smirke's Aufsicht geschehen, das Fundament von Granit, der Aufbau von Backsteinen, mit Portland Steinen verblendet, die Vorderseite 380 Fuß lang, mit 3 Hallen (Portico's, Eingängen) von corinthischen Säulen geziert u. u. Dies neue Posthaus soll für den besagten Kostenpreis zwar auch ein Prachtwerk der neuesten Baukunst seyn, aber — der Irischen Postbill dieses Jahres 1832 zufolge — wird Jeder mit einer Geldbuße bestraft, welcher die Postgebäude in London und Dublin anschauet, sey es wegen Bewunderung des bekannten unerreichbaren Geschmacks der Britten im Baustyl — den keine andre Nation nachahmen mag — oder sonst eines Wizes wegen. Dennoch steht es jeder Kasse, überhaupt jedem unvernünftigen Viehe frei, diese Denkmäler des Reichthums und Erhabenen, sogar die Großen des Landes, die Lords, Dandy's und Gentlemen in Form und Haltung auf ihren wilden Rossen, und was umher sichtbar ist, anzustarren. Nur Paddy und John Bull müssen mit abgewandtem Antlitz schweigend und wie erblindet, vorüber schreiten.

b) Englische Postpferde und Fahren.

Nach dem mündlichen und gedruckten Gerede der Anpreisenden zu urtheilen, scheinen ihnen fremd zu seyn, daß ein Fuhrherr in England oft 200 Guineen (jetzt Sovereigns genannt) — 1400 Thlr. in Golde — und mehr für zwei Postpferde gibt ⁿ⁾ und dort kein Postillon oder Postkutscher, seiner innern wilden Natur folgend, ein sonderliches Aufheben macht, oder irgend einen Kummer bedeutend äußert, wenn seines Herrn überjagte Pferde vor dem Wagen hinstürzen. Auch wenn die Reisenden Armbrüche und Quetschungen durch den Wagen-Umwurf erlitten, erleichtert er sein Herz und seine Behmuth zwar durch Flüche, aber anständig; übrigens fallen Schmerz und Kurkosten nicht ihm, sondern den Reisenden, und das Kaufgeld für ein neues Gespann seinem Brodherrn allein zur Last. Der Mensch erfüllte buchstäblich die Pflicht: Schnell zu fahren, — von den Folgen steht nichts im Geseze, sollten auch 3 oder 4 durch den Umwurf Verletzte sterben. Ein Stadt-Wundarzt auf der Poststraße von London nach Birmingham bewies aus seinen Krankenlisten, daß im Verlauf eines Jahres allein in seinem Amtsbezirk 117 Post-Reisende mit gequetschten, verrenkten, oder zerbrochnen Armen oder Beinen, auch zerschelltem Kopfe, und unter jener Zahl 9 tödtlich Verletzte zur Kur gebracht worden wären.

ⁿ⁾ Seitenstücke. Gibt wohl ein Posthalter in Deutschland 1682 Thaler für 2 Dienstpferde? — Der verstorbene König Georg IV. kaufte den Wettrenner Colonel für 1000 Guineen (7000 Thlr. Gold) und sein Lieblingspferd Hokingham für 2000 Guineen (14000 Thlr.), das er dem Brauer Buller wieder für 800 Guineen (5600 Thlr.) überließ. Der Hengst Woful wurde für 8000 Guineen (56,000 Thlr.) nach Rußland verhandelt. Lord Echesterfield gab für den Wettrenner Zingane 3000 Guineen, sind 21,000 Thaler. Welcher Monarch zahlt soviel für Ein Pferd? — Nur Britten können und thun das, wie z. B. der Herzog (sonst Lord) von Buccleugh, dessen Einkünfte jährlich 250,000 Pf. St. — oder 1 Mill. 750,000 Thaler — betragen.

In Deutschland und Preussen wird durch die Eilwagen und Schnellposten ebenfalls das Fortbringen der Brief:Zettelchen und zugleich der Reisenden und Handpakete besorgt, aber — wohl zu beachten — das Fahren geschieht mit Vernunft und Vorsicht, der Dienstpflicht der Postillone, den Kräften der sehr tüchtigen Pferde angemessen, und dennoch mit einer Geschwindigkeit, die wohl Niemand gesteigert wünschen wird.

c) Wege in England.

Auch Lobreden erschallen überall auf die trefflichen Wege in England. Sie sind es, aber beschränken sich auch nur auf die Turnpike-roads (Barriere: oder Schlagbaum: Straßen), wo Wegegeld entrichtet wird, auf weiter nicht ins Innere des Landes und seitwärts. Jene Straßen gleichen, nach Verhältniß der Jahreszeit, völlig den meisten unsrer Chaussees, den Wegen im südlichen Schweden und den Pavéstraßen in Frankreich. Sie sind auf beiden Seiten mit Hecken begrenzt und viele so schmal, daß zwei sich begegnende Wagen kaum ausweichen können; nur der dreiste Dittke in seinem ungefühlten Koller vollführt ein solches Wagestück.

Die Heerstraßen im südlichen England sind überhaupt nur 30 Fuß breit, durchweg mit Steinen ausgelegt und der Fußweg, 3 Fuß breit, steht zu beiden Seiten etwa 6 Zoll höher. Zudem geben alle hochgepriesenen Wege die vollständigste Ueberszeugung, daß kein Reisender irgendwo erstickende Staubwolken vermisst, oder gar über den Mangel derselben jammert, auch wird Niemand im Wagen ein wohlthuendes Rütteln und ein Zusammenstoßen mit seinen Nachbarn, auch oft mit dem Gefährten Kopf an Kopf gegenüber, vermissen. Im Fahren auf den Seitenwegen nach entfernten Orten, noch kräftiger in den nördlichen Provinzen, in Schottland und Irland, werden den Ueberdorn die eindringendsten Ermahnungen zur Gnüge zugetheilt. Bis zu den Nordwegen und heillosen Landstrichen einige

Weilen jenseit Liverpool, Manchester, Birmingham, Oxford, York und Cambridge ist noch kein Lobredner der englischen Bege gedrungen.

d) Engländer und Deutsche als Reisende.

Franzosen, Italiener, Deutsche, Schweizer und alle Reisende beschreibungen klagen übereinstimmend, daß der Engländer, einzeln oder Truppweise, auf seinen Reisen das Ausland mit zerstreutem Geiste durchfliege, bei den Fuhrgebern, Extrapost- und Postillons: Trinkgeldern knausere, mit allen Gastwirthen oft 2 Stunden um 4 Baken, 6 Kreuzer, oder 1 Frank ergrimmt und wüthig zanke und lärme, gar breit und vornehm thue, auf alles schimpfe und fluche, sich überall ungeberdig betrage und abgesehen halte.

Allerdings liegt es in der Natur des reisenden Engländers, beim Begegnen eines Landsmanns, fremd oder bekannt, zuerst zu fragen: Wo wohnen Sie? Wie viel bezahlen Sie? oder auf der Landstraße: Wie viel bezahlten Sie? — Zwei Grundzüge bezeichnen den Character dieser Insulaner, nämlich: die Knauserie und: Nichts gefällt, alles mißfällt ihnen im Auslande, sogar die Durchsichtigkeit des Rauchs, die Klarheit des Trinkwassers, die Kleinheit der Rumgläser und die redliche, treuherzige Höflichkeit in Deutschland.

Lord Byron, der doch seine Landsleute besser als jeder Ausländer kennen mußte, sagt in seinen Schriften ganz unbesangen: „Diese Travellers und Travellerinnen (Reisende, also „Lords, Sir's, Gentlemen, Lady's und Wißes) sind häufig so „unwissend und so durch Vorurtheile und Angewöhnungen „versumpft, daß sie es für gerathener halten, unter sich zu „bleiben.“

Das Morning-Journal sagt sogar im Septemberheft des J. 1829 offenerzig: „Wir (Engländer) sind im Grunde ein „Volk, das keine Lebensart versteht (an ill-bred people) u. „Es ist ein eingewurzelter Gebrauch bei den Engländern, zu „schimpfen in Phrasen, welche ihnen die darin ausgezeichnet reiche

„englische Sprache liefert u. u.“ Diese Urtheile — obgleich von Eingebornen und Sachkundigen zu Jedermanns Kenntniß gedruckt ausgesprochen — scheinen wohl etwas zu streng und allgemein zu seyn, denn das Aparthalten z. B. ist ja eben ein sprechender Beweis von einer lobenswerthen Selbstkenntniß und Bescheidenheit.

Jeder Cicerone und Lohnlakay, überhaupt die Römer, verhehlen freilich nicht, und sagen's Jedem, der hören will, in sehr ergößlichen Lobreden, daß fast alle Britten und Brittinnen sich in einem Punkte — in der größten Gleichgültigkeit für das, was sie sehen — gleichen und darum 40 Gemälde und 50 Statuen in 1½ Minuten anschauen und aus den köstlichsten Gallerieen, z. B. der Akademie in Florenz, nach 4 Minuten unruhigen Herumtreibens, laut schnatternd fortrennen. Aus dem nämlichen Instinct geschieht, daß sie 3 Kirchen und das vormalige Pantheon (Rotonda), den Vatikan und 2 auch 3 Gemälde-Gallerieen in Einem Vormittage stürmend durchlaufen, auf ausgespreizten Beinen festgestemmt, den Hut auf den Hinterkopf gestülpt o) und die Hände in den Rocktaschen angeklammert, die herrlichsten Denkmäler und Prachtstücke wie in Verückung — angähnen, und somit ganz Rom und dessen Umgebungen, nebst Frascati und Tivoli, in höchstens 3 Tagen auswendig lernen.

Dennoch gib't Ausnahmen, wie überall. Im vorigen Jahre, Beispielsweise, besahen zwei Lords die bekannte Medizische Venus in Florenz. Einer derselben, ein starker Naturforscher und großer Mathematikus, zog einen Zollstock hervor,

Beide

o) Höchst ungern, selbst bei Begrüßungen, nimmt der Engländer den Hut vom Kopfe, sogar höchst selten und nur gezwungen, wenn in katholischen Ländern das Allerheiligste in Prozession vorbeigetragen wird. In den meisten Bureaur, Geschäftszimmern, folglich ebenfalls in den Poststuben, arbeiten und gehen die Beamten, hoch und niedrig, auch die Ankommenden und Fragenden, mit bedecktem Kopfe, und in den Zollhäusern, wenn's warm ist, in Hemdärmeln. Fändlich, sitzlich.

Beide maßen genau alle Glieder der Statue, besonders die Umgegend der Hüften auf der Rückseite, und — notirten den Befund, gewissenhaft nach viertel und achtel Zollen berechnet, in die Schreibtafeln. Das Ebenmaß des Ganzen, die unerreichbare Anmuth und Schönheit der Gestalt fielen keinem dieser ausmessenden Beschauer auf.

In Neapel, Palermo, Florenz, Mailand, Venedig und wohin sich jene Insulaner verirren, erschallen derselbe Ruhm und die Bewunderung mit unzähligen Grundtexten bekräftiget, ganz eigentlich auch über deren Art zu reisen. Hat doch z. B. im Junius 1830 von einer großen Gesellschaft Engländer, darunter auch Lady's und Mißes nur ein alter Schiffskapitän mit seiner zarten 18jährigen Tochter allein die Spitze des 10,800 Fuß hohen Aetna bestiegen, aber, kaum 3 Sekunden sich rund um sehend, stieg er sogleich wieder hinab zu seinen weit unten im Dorfe Nicolosi zurück gebliebenen tosenden Gefährten, die vielen Unfug trieben. Der ganze Trupp wanderte — wo es keine Wagen, nur manche Fatalia gab — oder ritt fürchterlich lärmend durch Syracus (Siragosa), Palermo und Neapel, Niemand von ihnen verstand und sprach ein Wort italienisch, französisch oder deutsch, das Goddamn bringt durch die ganze Welt. Um aber so reisen zu können, muß man Dritte seyn.

Daher steht — auch in der Schweiz — der Glaube fest: der reisende Engländer sieht nichts, lernt und bewundert nichts, freut sich über nichts und geht, wie er gekommen ist. Doch alle diese gesagten und gedruckten Nachreden mögen zum Theil nur böser Leumund, oder übertrieben seyn. Denn wie würden die edlen Lords und Sir's, nach der Heimkehr ins Vaterland, tiefsinnige Abhandlungen über das Licht: Betrachtete schreiben können, wenn gleich nur aus dem rein kaufmännischen Grunde, ein ansehnliches Honorar p) von einem Verleger zu erhalten, damit doch die

p) Die Schriftsteller Honoraria sind in England sehr bedeutend: So ließen sich vor 3 Jahren sechs überreiche Lords — Jeder für seinen, (oder

Reisekosten gedeckt werden und das lesende Publikum se ersehe.

Und wie der Deutsche auf Reisen?

Wegen seines klaren Sinns und Gefühls für Kunst und Sitte, wegen des Anständigen und freundlich Geselligen, wegen seiner Gemüthlichkeit und des Verständigen im Beschauen, Urtheilen und Benehmen überall hoch geachtet und gern aufgenommen in Italien, Frankreich, England, Spanien, Ost- und West-Indien und wohin er nur kommen mag.

Aus Sparsamkeit, innerm Groll, Langeweile und quälendem Verdruß, oft auch im Aufwallen einer Neugier und Marotte q)

von einem armen gebornen Gelehrten) schmückten Koffer auf kaum 14 gedruckten Bogen in einem Taschenbuche (Klimate) 100 Sovereigns (700 Thaler Gold) vom Verleger zahlen. Beträgt 4200 Thaler in Gold für alle 6 Fords und für 9 gedruckte Bogen in Duplex — also 94 Stück Friedrichsd'or oder 540 Thaler in Gold pro Bogen.

- q) Nur 2 Beispiele von Tausenden. Im August 1798 hörte Lord Ch— in einer großen Gesellschaft bei Hofe die Schönheit und hohe Aemuth der (am 19. Julius 1810 entschlafenen) Königin Louise von Preussen allgemein bewundern. Am andern Tage früh war er schon auf der Reise nach Berlin und fuhr, gleich nach seiner Ankunft, weiter nach Charlottenburg (1 Meile von Berlin) dem damaligen Sommer-Aufenthalt des Hofes. Der Lord stellte sich dort auf den großen freien Platz vor dem Schloß und lagereitete unterwandt und scharf nach der königlichen Wohnung. Die Königin, von ungefähr an ein Fenster tretend, bemerkte den allein und unbeweglich stehenden Beobachter in Hofkleidern, und sandte einen Hofdiener auf einem Umwege dahin, um, wie zufällig vorübergehend, den Fremden nach der Absicht seines Fortseins zu befragen. Der Lord erklärte ohne Bedenken, daß er ein Engländer und hieher gereiset sei, die Königin zu sehen. Der Bediente gab einige Hoffnung und empfahl, noch zu verweilen. Die Antwort ward der Monarchin überbracht, und von der herrlichen Frau sogleich dem Gemahl mitgetheilt. Das königliche Paar, stets voll Guld, billige und so ansehnliche Wünsche zu gewähren, auch durch das Eigene des Banquiers noch höher zur Freude

reiset der Engländer — sich zu belehren und zu vergnügen der Deutsche.

e) Einige Post-Einrichtungen.

Sogar die vielen Unvollkommenheiten des englischen Postwesens und manche die Correspondenten belastende Erschwernungen fallen jenen Insulanern nicht auf, weil die Macht der Gewohnheit und der eigenthümliche Starrsinn und Dünkel der Nation — Alles, was bei ihr besteht, für das allein Beste zu halten — sie gehessigt und mit den feststehenden Formen der Geschäftsführung unzertrennbar verschwifert haben. Eben darum werden jedem guten Antrage zur Verbesserung der Postanstalten,

aufgeregt, wandelte nach wenigen Minuten langsam dem Hartenden nahe vorüber und begrüßte ihn freundlich, wie immer Jedermann. Mylord, noch auf demselben Fleck stehend, betrachtete den König und die Königin, bis Beide im Garten verschwanden, setzte sich sogleich in den nahe haltenden Kistenwagen und fort ging es wider Tag und Nacht, sonder Rast und Weile zurück nach London, nur am Hofe und in allen Ecken seine Selbst-Überzeugung von der unbeschränkten Wahrheit des Rühmendes freudig zu verkündigen. Also Hören, Reisen, Sehen und Zurückstellen in Einem Aktem.

Man präs in Gegenwart des überreichen Lords G—r das wunderbar erbaute offene Gitter um den kaiserlichen Schloßgarten dicht an der Newa in Petersburg. Schon am folgenden Morgen besaß derselbe — ohne Dienerschaft — ein so eben nach Kronstadt abgegangenes Schiff, ließ sich gleich nach seiner Ankunft in einer Schaluppe über die Meerenge nach Petersburg übersetzen, und die Newa hinauf bis zum Schloßgarten fahren, blieb ruhig sitzen, betrachtete in wenigen Minuten das künstliche Gitterwerk und fuhr — ohne auszuspringen, oder sich sonst weiter umzusehen, zurück nach Kronstadt und auf dem ersten nach England segelnden Schiffe nach London.

Man fand dort diese Engländerereien in der Ordnung und Beifallswerth, denn der Zweck der Reisen war erreicht worden, beide Wissbegierigen wollten ja nur das hoch gerühmte Herrliche und Schöne allein, und sonst nichts weiter schauen.

alle Schwierigkeiten von den Ober:Postbeamten selbst entgegen gestellt und der Ausführung in den Weg gelegt. So wurde vor 2 Jahren dem General:Postamt in London der Vorschlag eingereicht, eine Post von Harwich gerade nach Liverpool oder Manchester, etwa über 5 schon vorhandene Stationen anzulegen, damit die Briefe vom Continent, hin und zurück, nicht den großen Umweg über London nehmen und nicht über 2½ Tage länger unterwegs seyn dürften. Aber der Schlendrian und das Alte müssen aufrecht bleiben. Unthunlich, war die Antwort.

Was würde man in Deutschland sagen, wenn eingeführt würde, daß, wie in ganz England gesetlich ist und wovon nicht abgewichen wird,

alle ins Ausland gehenden Briefe unbedingt frankirt werden müßten, z. B. alle aus dem Preussischen nach Sachsen, Hannover, Hamburg &c. &c. oder aus Baiern nach Würtemberg, Sachsen, Hessen &c. &c. überhaupt aus einem Staat in den andern,

wenn man nur zweimal in der Woche, Briefe ins Ausland, mithin auch in den Nachbarstaat senden könnte und dürfte,

wenn alle Correspondenz aus und nach Frankreich, Spanien, England, Italien, dem Norden und dem Nachbarreiche ohne Ausnahme den Umweg über die Hauptstadt, (also oft hin und zurück denselben Weg) nehmen müßte,

wenn am Sonntage im ganzen Lande die Post:Comtoirs geschlossen wären, und die Posten und Reisenden in einem armseligen Dorfkrüge, oder in einer unheimlichen Waldschenke 24 Stunden verweilen müßten, insofern sie Sonnabends gegen Mitternacht gerade dort eintreffen. Denn Sonntags früh hören gesetlich die Geschäfte aller Arbeitenden und Ehrlichen auf, und auch das liebe Postvieh hat seinen vollständigen Ruhetag.

Geld: und Paketsenden.

Das Staats-Postwesen in England hat es nur mit dem Befördern der Briefe zu thun, wie S. 127 gesagt worden ist, das Fortschaffen der Geld: und Waaren-Pakete bleibt den Fuhrleuten und Schiffern überlassen. Gesetze darüber sind nicht vorhanden, jene können fordern — besonders für Handpäckchen — soviel sie wollen, und der Betrag muß sogleich bei der Aufgabe entrichtet werden.

Der Ersatz eines Stücks, oder einer Summe, im Fall des Verlorengehens, wird zwar versprochen, aber nach einem 4 auch 6 jährigen Prozeß über den Beweis der Auslieferung (die in der Regel abgeleugnet wird) und über die Feststellung des Werths u., auch nach vorläufig bezahlten 3: bis 400 Thalern Gerichtskosten, ist kaum Hoffnung, etwas zu erhalten. Absender und Beklagter stellen den Verfolg ihren Advokaten anheim, und diese wieder dem Gerichte, welchem nach 2 Jahren die ganze Geschichte fremd geworden ist.

Es ist fast unmöglich, kleine Pakete nach entfernten unbedeutenden Oertern zu senden, man muß sich zuvor einen Fuhrmann aussuchen, der die Straße dahin befährt, und jene an einen Mann adressiren, der den weitem Transport besorgt, und von dessen Willen und Redlichkeit das weitere Schicksal des Stücks abhängt. Eine Auskunft wird nicht gegeben.

Man kann die Vorsorge des General-Post-Office in London für die Wohlfeilheit der Correspondenz nicht genug bewundern und als Vorbild dringend empfehlen. Ein Beispiel wird jene beweisen. Vor wenigen Monaten ging noch ein Paketboot von Harwich zweimal wöchentlich nach Cuxhaven (Hamburg) und zwar Dienstag und Freitag Abends. Jetzt ist die Abfahrt aufgehoben, nach London verlegt und geschieht durch ein Dampfschiff der General-Steamp-Navigation-Company. Durch diese so nützliche Veränderung ist bewirkt worden, daß statt des frühern geringern Seeporto, nun das höhere volle Porto bei den Dampfschiffs-Fahrten bezahlt werden muß. Man

erkennt hieraus mit Bestimmtheit, daß das General-Postamt von Alt-England mit Umsicht und merkantillischer Schlaubeit solche Verbesserungen einführt, welche zwar nicht den Vortheil des Publikums bezwecken, aber ein höheres Porto gewinnen lassen. Die Schiffsahrt-Kosten für den Transport der Brief-Geldschaften bezahlt nämlich der Staat, das Seeposto aber bezieht das General-Postamt allein, mithin baarer Gewinn ohne einen Penny Ausgabe.

f) Betrachtungen über einige gepriesene Vorzüge Englands.

Um die Wahrheit der Lobreden auf die Vorzüge Englands vor Deutschland, noch gründlicher würdigen zu können, mögen einige Beispiele der Eigenthümlichkeiten des hochgerühmten Landes hier nachfolgen und das Urtheil jener Bewunderer berichtigen.

In welchem andern Staate kostet wohl die Einführung eines Erzbischofs in seine Kathedrale (Haupt- oder Domkirche), wie im J. 1828 die des Erzbischofs von Canterbury — 30,000 Pf. St. oder 210,000 Thaler? Freilich die vieltägigen prunkvollen Schmäuse, auf welchen Alle, Porter und die stärksten theuersten Weine wie Wasser flossen, die Kesselfkosten der dort gegenwärtigen hohen und niedern Clerisei, der Lords, Milady's, Strs und Mißs, nebst gesammter Sippschaft, — alles auf Kosten des Staats — nahmen viele hundert Pfund weg. Die Rechnungen wurden nur über den Gesamt-Betrag eines jeden Gegenstandes abgelegt.

In der Parlamentssitzung am 13. März 1829 wurden vom Schatz-Secretär Dawson gewissenhaft nicht mehr als 97,270 Pf. St. (680,890 Thaler) für Schreib-Materialien, Druck- und Buchbinderkosten der Staats-Kanzleien in London für ein Jahr gefordert und bewilliget.

Die Armensteuer von ganz Alt-England betrug vom 25. März 1827 bis dahin 1828 7 Mill. 460,684 Pf. St. (52 Mill. 427,788 Thal.), davon sind für die Hilfsbedürftigsten in allen

Kirchspielen 6 Mill. 179,876 Pf. (44 Mill. 239,133 Thal.) verwendet worden. — Das vermag doch nur England. Aber man bemerke wohl, daß dennoch überall geknauert wird, wie z. B. beim Arbeitslohn, und wenn das Großthun und Prahlen nicht im Spiele find.

Im Jahr 1827 betrugen die Kosten für die Veränderungen und Ausbesserungen im Schlosse Windsor, nach den abgelegten Rechnungen, 469,196 Pf. — oder 3 Mill. 284,372 Thaler; darunter die Kosten für die Marmorarbeiten an dem Ertrumphbogen vor diesem Pallast 34,450 Pf. — sind 251,150 Thaler. Diese Ausgabe für kleine Neubauten, Verlegung der Eingänge, neue Treppen und bloße Verbesserungen begreift freilich kein deutscher Baumeister und Wandlungs-Inspector.

Auch dem ächt kaufmännischen Verfahren der erwerbsamen, religiösen Bischöfe und Prälaten der orthodoxen englischen Kirche gebührt Ruhm und Ehre. Darum wollen wir ihnen gern vergönnen, einträgliche Pfarrstellen ihres Sprengels öffentlich und förmlich zu verauctioniren und dem Meistbietenden zuzuschlagen. Der Bestbezahlende — sey er auch sonst im Lehren und Wandel der Schlechteste — erhält den Vorzug. So besitzt mancher geistliche Oberhirt^r), Lord und Gentleman 4, 5, 6, 8, 9 Pfründen, einige Bischöfe 12 bis 15, alle zu

^r) Der Bischof in Landaff hat 2000 Pf. (14,000 Thaler) — der in Durham jährlich 20,000 Pf. (140,000 Thaler) — die Erzbischöfe in Oxford und Cambridge Jeder jährlich 30,000 Pf. (210,000 Thaler) Einkünfte. Dagegen haben viele hundert ihrer Insassen und Eingepfarrten kaum 4 Kartoffen zur täglichen Nahrung. Das Entbehren und Genießen wird diesen Genüßthumern beim Willkür, und Willkürern erklärt.

Kauf und Mieth, versteht sich auf wenige Jahre, damit der Pacht- und Miethszins des Prediger-Amtes gesteigert werden können.

Diesem Mehrgebot ganz entgegen, aber eben so lobenswerth und tugendhaft, besteht ein andrer Brauch, nach welchem der Geistliche und Inhaber einer oder mehrerer Pfarren — die er doch nicht alle persönlich verwalten kann — das Vicariat (Stellvertreter im Predigeramt) dem Mindestfordernden und zugleich die Sorge für das Nicht-Verhungern überläßt. Diesem zufolge ziehen fromme und gewissenhafte Strenggläubige aus beiden religiösen Auktionsarten einigen Nutzen. Sie erstehen nämlich in der einen religiösen Versteigerung durch ein Mehrgebot einige Pfarren, und vermieten oder verpachten diese wieder in kleinen Theilen auch auCTIONSweise zum niedrigsten Preise, der Ueberschuß aus den vollen Einkünften des Kirchspiels ist sodann reiner Gewinn. Die Kirche in Deutschland nennt diesen christlichen Schacher: Simonie. Die Bibel verdammt ihn zwar (Apostel-Gesch. 8, v, 18), aber der Engländer heißt diese Erwerbsart: Speculation.

Wie preiswürdig und nachahmenswerth auch Englands gerichtliche Verfassung sey, davon überzeugt schon das Gesetz: daß keine legale Urkunde, kein Testament, keine Schrift, aus welcher ein gesetzlicher Anspruch genommen werden kann, mit Interpunction geschrieben werden darf. Man denke sich das Mißbeet von immerwährenden Processen bei solchen Gesetzen, jede Deutung darbietend; und dann in Urkunden, Dokumenten, Verträgen, Patenten, Diplomen, Testamenten u. u. alles ohne Commata, Punkte, Kolon und andre Redezeichen. Daher sind auch in keinem andern Lande mehr Prozesse, als in England, manche 40, 70, 80 Jahr während und fortgeerbt auf Enkel und Urenkel. Prozesse, in welchen Mörder, Diebe und Brandstifter von Strafen und jeder gerichtlichen Untersuchung freigesprochen werden, wenn nur Ein Buchstabe in einem der vielen Namen

fehlt, oder dieser, der Geburtsort, einem Jahrzahl, oder nur eine Ziffer unrichtig in die Acten verzeichnet wurden d).

Zudem gibt die Oeffentlichkeit der Gerichtshöfe eine ununterbrochene Lektion in Diebstahl, und den schändlichsten Infamien, denn alles wird im Beisehn einiger 100 Zuhörer verhandelt. Wer also zu jenen einen Gang und Beruf in sich spürt, lernt das Ausüben beim Verhören der Verbrecher. Dies Hören und Belehren ermunthigt den Armen und Erwerbslosen, und erzeugt eben das Verderben. Daher auch die kaum glaubliche Zahl der Unglücklichen. Die Zeitung New-Times sagte im J. 1827, daß 39,389 Personen — Kinder unter 14 Jahren mitbegriffen — wegen Raubes und Diebstahls, und 14803 wegen andrer Verbrechen, binnen 2 Jahren wären verurtheilt worden. Jeder bei einer Schmutzgelei Ertappte — Mann, Weib, Mädchen oder Kind ist einerlei — wird entweder zum Strang, oder zur Deportation verurtheilt. Man lese nur Frasers Magazin.

Man vergleiche nun diese wenigen Züge der Post und Staats-Tugenden Alt-Englands Punkt für Punkt mit denen in unserm Deutschland, und wünsche noch, Jene von uns aufgenommen zu sehen.

Leider gehört es einmal zur Untugend so vieler Deutschen, das Eigene, das Gute, Bessere und Herrliche in ihrem edlen Vaterlande zu verkennen, und ohne weiteres Zusammenstellen das Fremde zu überschätzen. Der Britte mach't's gerade umgekehrt. Erst spricht er von sich selbst, als zur Haupt-Nation der Welt

d) Cheen und Haare, zwei vom Publikum und den Gerichten anerkannte mörderische Mörder sind nach den englischen Gesetzen frei, Niemand darf ihnen was anhaben, weil sie beide als Zeugen gegen ihren Mitschuldigen austraten. — Der Mörder und Straßenräuber Markler wurde freigesprochen, weil er in dem am Schluß der Untersuchung beigebrachten Laufschein: Markler benannt wurde. Der Buchstabe t entschied gegen Recht, Beweise und Vernunft.

gehrend, wohlwollend aber beim Rühmen seiner Werke die Erfindungen und Thaten verschweigend, welche andre Völker zu seinem Nachwerk beitrugen — und dann erst, als Nebensache, redet er mit rohem Spott, völliger Unkunde und finstern groben Hochmuth vom Ausland.

Wie Deutsche wollen immerhin dem Britten seine Eigenthümlichkeit, seine Postanstalten und theuren Gespanne, Staatspostwagen und unbändigen Postillane, überhaupt sein Großbetannten lassen, und uns von dem schändlichen Verlangen frei halten, daß Deutschland Englands Trefflichkeit in Branch und Sitten, in dem gräulichen Justiz- und geistlichen Wesen, besonders in der grotesken Arroganz, im groben Stolz und Dunkel und in der Habsucht sich aneignen möge.

England kann nicht Deutschland, und dies nicht jenes seyn, darum paßt denn auch sein Postwesen nur für dasselbe, und ist weder nöthig noch brauchbar in unserm Deutschen Lande.

K a p i t e l 13.

E p a n i e n.

Le Quien de Neufville Origine des Postes etc. etc. — Abrégé chronolog. de l'Histoire d'Espagne par M. Déaumeaux (aus den Werken des Marianna, Jornandes, de Ferreras, Isidor, M. de Thou und de St. Philippe gesammelt) — Johannes v. Müller, Allgem. Geschichte — Recharti Orbis terrarum antiquus a D. Campius — Carol. du Fresno Glossarium, Tom. IV. pag. 1282 sub voce: Varada — Livre des Postes d'Espagne etc. par C. Piquet — Instrucción para viajar en Posta etc. etc. — M. J. D. N. (Engländer) Besuch in Spanien im J. 1822 und 1823. — Ordenanza General de Correos, Postas etc. etc. (Spanische Post-Ordnung) — Manual de Diligencias y Mensagerias 1828. — Der Reise-Secretär, ein Posthandbuch u. von Fr. Raffelsperger in Wien 1829 und 1830. — Notizen in Zeitungen und Aufsätzen, in Journalen und gelehrten Blättern.

Die Römer, als die ersten, welche Spanien in seinem ganzen Umfange beherrschten, hatten, der Sitte aller Ueberninder gemäß, ihre vaterländische Staatsverfassung, folglich auch ihren *cursum publicum* dort eingeführt. Zwar findet sich darüber, so weit ich zu forschen vermochte, keine bestimmte Nachricht, aber der Glaube daran wird durch den Umstand bestärkt, daß Do-
mittian eine verfallne große Courier- und Heerstraße (*cur-*

sum publicum) in Spanien wiederherstellen ließ, die sein Vater, Kaiser Vespasian, hatte erbauen lassen. Eine Wegesäule enthielt die Warnung, diesen Weg zu beschädigen, und eine Strafbestimmung.

Der stete Wechsel der Staatsverfassung und das Entstehen, Steigen und Verschwinden der vielen kleinen Königreiche änderten manche Einrichtung ab, oder vernichteten sie.

Da erschien im J. 759 ^{v)} plötzlich der Schöpfer einer neuen Cultur, Abderrahmen Dschell Miramolín ^{u)}, und gründete das Reich der Sarazenen oder der Omniaden (Omajjaden). Nachdem er dies gesichert hatte, ließ er in seiner Hauptstadt Korthoba (früher Corduba, römisch Colonia patricia, jetzt Cordova) herrliche Palläste und Moscheen erbauen, auch in andern Städten prächtige Gebäude und Gärten anlegen. Er begünstigte Handel und Gewerbe, führte Künste und Wissen-

v) Johannes v. Müller schreibt B. II, S. 108: im Jahr 755.

u) Der größte Regent Spaniens, Keiner der Nachfolgenden — nun über 1000 Jahre — hat ihn an Geist, Kraft und Kenntnissen bis jetzt erreicht. J. v. Müller nennt ihn Abderrachman. Muhammed, der Religionsstifter hinterließ nur 2 Töchter, von der ältern stammten die Abbassiden, von der jüngern die Omniaden, aus diesen der Khalife Moawijah ab. Abdallah Sappo, ein Abbasside, versuchte dem Moawijah das Khalifat von Damascus gewaltsam zu entreißen, er gewann die Schlacht. Der Besiegte entfloß nach Aegypten, sammelte dort ein neues Heer, verlor aber Krone und Leben in dem dreitägigen Kampfe vor Cairo. Da ließ Abdallah die 80 Söhne des Moawijah freundlich einladen, sie erschienen im Glauben an Versöhnung, doch Jener befahl, Alle zu erdrosseln. Von diesen rettete sich Abderrahmen allein und eilte mit Gefolge durch Afrika nach Spanien, überwand mit seinem gesammelten Heerhaufen den ihm feindlichen Abbassiden, Statthalter Jussuf (Joseph) vor Cordova und stiftete ein neues Reich. — Dieser Held ist nicht mit dem Statthalter Abderrahmen zu verwechseln, welchen 27 Jahre früher, Karl Martell an einem October-Samstag im J. 731 (nach Florian 733) zwischen Tours und Poitiers überwand, der Sarazene wurde getödtet, mit ihm blieben fast 260,000 der Seinigen.

schaften ein, ließ in Toledo und Salamanca arabisch: griechische Gymnasien, und in Cordova eine Universität — die erste in Europa — errichten, diesen Sammelpunkt der arabischen Wissenschaften, der Literatur und der größten Gelehrten damaliger Zeit. Dahin strömte die Jugend aus ganz Spanien, Frankreich, Deutschland und Italien, um Kenntnisse und Selbstbildung zu erwerben.

Es konnten wohl keinesweges die Mittel fehlen, durch welche in den Zeiten der Ruhe, des Handels und Gewerbes, in dem Walten der Wissenschaften und Künste, und während des Aufenthalts so vieler Gelehrten, Schüler, Künstler, überhaupt der Eingewanderten aus fremden Staaten nahe und fern, schriftliche Mittheilungen (ein Briefwechsel) zwischen Jenen und den Zurückgebliebenen in der Heimath Statt haben, und sey es durch Boten zu Fuß, oder reitend, befördert werden mußten.

Diesem zufolge kann, meines Bedünkens, eben so wenig ein Zweifel obwalten, daß die römischen Cours- und Reise-Anstalten (Veredae) fortbestanden haben, wenn gleich der Art des Sendens nirgend gedacht wird. Vier alte Spanische Urkunden v) von den Königen Aldefons v. 26. Mai (VII. Kalend. Juny) am 7. Sonntage Aerae 829. Escritura XXIX. fol. 448 — Ramirus v. 12. October (iiij idus Octobr.) Aerae 947. Escrit. XXXI. fol. 450. — Bermudus v. 29. Junius 1035. (tertio Ka-

v) Sie stehen als Beilagen in der *Coronica (Chronik) general de la Orden de San Benito (Sanct Benedict) Patriarca de Religiosos*. Por el Maestro Fray Antonio de Yepes, Abad de San Benito el Real de Valladolid etc. etc. Tom. IV. Centuria IV. und Tom. V. Cent. V. — In dem grösstentheils in lateinischer Sprache geschriebenen, i. B. sehr häufig die Präpositionen *per* und *ad* mit dem Ablativo, *cum*, *de* und *a* mit dem Accusativo, auch häufig spanische Wörter mit lateinischen Anfängen oder Endungen und umgekehrt, gebraucht. Im Glossario des du Fresne Tom. IV. fol. 1282 sub voce *Vereda*, stehen ein Paar Auszüge dieser Urkunden, jedoch mit unter abweichend von denen in jenem spanischen Original in 7 starken Foliobänden, aus welchem und nicht aus dem du Fresne, das hier Gesagte genommen worden ist. (s. folg. Note w).

land, Julius (so steht im Original) Aera post millesimum, Eserit. XVII. fol. 489 — und des Königs Aldefonsus und der Königin Berengaria vom 18. April 1177. (XVIII. Aprilis in Aera M. CLXXVII.) Eserit. XVII. fol. 490. ausgefertigt und von hohen Staatsbeamten, und vielen Erz- und Bischöfen und Prälaten als Zeugen mit unterschrieben, enthalten zwar die umständlichste Begebenheitsbeschreibung eines jeden Courses, aber die Oerter selbst sind entweder in den langwierigen Kriegen zerstört oder ihr alter Name ist ohne Nachseht erloschen und verändert worden; wie die spanischen Geschichtschreiber Juan Mariata (1610) und de Ferreras (1727) oft gesehen.

Dennoch sind die Beweise in jenen Urkunden w) von den vorhanden gewesenen römischen Courses oder Veredis wichtig, wenn gleich in den steten Kriegen sich keine Art eines Postwesens bilden konnte, und Spanien sich mit der alten Cours-Anstalt behelf, welche Karl d. Gr. aus Deutschland durch Frankreich

w) Zur Probe ein Auszug der ersten Urkunde im Tomo IV. Centuria IV, Append. fol. 448 v. — Escritura XLIX: „Era DCCCXXVIII.

„sunctus est in Regno praedictus Rex Magnus Aldefonsus
 „XVIII. Kalen. Octobris, eraque supri Anni Regnum ejus III.
 „Arabum exercitus ingressus est Asturias cum ducem quen-
 „dam nomine Mugayt etc. etc. Et descendit (nämlich die Ve-
 „reda, die Euerstraße) ad illum portum de Donati, et descen-
 „dit ubi intrat arrogio, quae dicent rubisco in Sylet, et con-
 „clude per illum arrogium di Rubiscum et pergit per illo
 „quae exiit in donati ad illas veredas de Mamonela, et
 „pergit per illa vereda antiqua, usque vadit ad terra
 „Tremu et item per illa lucensa, quae descendit ad ille fon-
 „tano de Mauteta et feret in ipsum riuolum, quae dicent
 „Neyris etc. etc. quae jacent contra parte de Mineo sub
 „illa vereda, quae descendit ad ambas mistas etc. etc.“

Wer vermag das zu erklären, wenn der Ambiscus, Arrogius, wenn Mamonela, die terra Tremu, Mauteta, Neyris und das: ab ambas mistas den größten Geographen unsrer Zeit hier in Berlin unbekannt sind und in keinem alten geographischen Werke und Glossario sehen? Der Ort ist ein Fluß in Gallien, der in den Minho (hier Mineo genannt), mündet.

und Spanien — was es zum Theil beherrschte — von neuem hatte einrichten lassen und auf seine Kosten unterhält. Nach Karls Tode wurde wohl wenig Werth darauf gelegt, denn die Geschichtsschreiber gedenken ihrer nicht einmal. Dies Schweigen wird jedoch durch die Ereignisse erklärt, in welchen keine Einrichtungen für Bedrängten und Fliehenden entstehen konnten. Die damaligen hochgebildeten, mächtigen Hauptbewohner, die Araber, wurden so vollständig vernichtet, daß sie nicht einmal einen bestimmten historischen Namen hinterließen, denn der zwiefache: Sarazene und Maure ist unrichtig ²⁾. Nach Abderrhamens Tode gestalteten sich durch Empörungen 4 Sarazenen-Fürstenthümer und 5 besondre spanische Königreiche, sämmtlich der Ursprung aller Verheerungskriege und des Elends der Einwohner, bis 1491 Granada, das schönste und letzte Besitztum der Mauren, vom Ferdinand und Isabella erobert und von Weiden alle Provinzen Spaniens zu einem Königreiche — nach tausendjährigem Kampfe — vereinigt wurden.

Tausende seiner Einwohner, die reich werden wollten, oder nichts zu leben hatten, schifften nach dem entdeckten Amerika, König Karl I. (als Karl V. Kaiser in Deutschland), vertrieb im Jahr 1525 mehr als 60,000 Familien der Mauren oder Neus bekehrten, Moriscos genannt, und ließ 400,000 Juden aus dem Lande jagen, das Habe beider Nationen behielt man zurück. Unter die Barbaren Afrika's verschwand der verbannte Ueberrest jener Tapfern, deren zerfallende Denkmäler — die herrlichen Moscheen in Cordova, der Alcazar in Sevilla und der prachtvolle Pallast Alhambra in Granada — als Zeugen, die Geisteshoheit und Bildung der Ausgerotteten bekunden.

2) Sarazenen. Aus dem Arabischen: Sara Wüste, und Scherkon Morgen, also Morgenländer, von den Syren Wüstenbewohner, jetzt Beduinen, von den Hebräern Mahrim genannt, spanisch los Moros, daher der Name Mohren, auch Mauren, von ihrem spätern Vaterlande Mauretanien, nun Fez und Marokko. Ursprünglich aus Arabien, dies verdrängt: Arabland.

Wie konnten also in diesem Jahrhunderte gedauerten Ver-
 nichten und Entvölkern ein Schriftwechsel und Senden, mitchen
 Posten — in welchem Stan man diese auch nehmen mag — vor-
 handen seyn, die beide doch nur in den Zeiten der Ruhe und
 des Friedens, und im Walten des Gewerbsfleisses, der Wissen-
 schaften, Künste und regen Thätigkeit möglich sind und bestehen
 können?

König Philipp I. (von Oesterreich, 1504—1506, Schwie-
 gersohn Ferdinands und der Isabella) soll zuerst eine Ein-
 richtung Postwesen in Spanien errichtet haben (Wischers Zeittafel
 und Literatur u. S. 7). Sein Nachfolger, Karl I. (als deut-
 scher Kaiser Karl V.), Fürst der Niederlande und Herzog von
 Burgund, ernannte im J. 1519 den Niederländischen Postmeister
 Johann Baptiste von Tassis zum Königl. Spanischen Gene-
 ral-Postmeister (S. B. I. S. 110). Von dessen Wirken und Ein-
 richtungen als solcher ist nichts bekannt, auch nichts von der
 Postverfassung in den Regierungszeiten der drei Philippe, bis
 Baptistes Urenkel, Eugen Alexander Franz, vom Könige
 Karl II. im J. 1681 in den Spanischen Fürstenstand erhoben
 wurde (B. I. S. 106). Wahrscheinlich beschränkte sich dies Ta-
 sissche Haus auf die Einrichtung der Reitposten von Madrid
 nach Cadix und Frankreich. Alle Nachrichten schweigen.

Karl starb ohne Erben. Der Enkel seiner Schwester (der
 Königin von Frankreich, Gemahlin Ludwigs XIV.) zweiter
 Sohn des Dauphins, Herzogs von Anjou, bestieg in Madrid
 den 24. November 1700 als König Philipp V. Spaniens
 Thron durch List und Macht seines Großvaters, der die Angriffe
 der Mitbewerber und Gegner in dem bekannten Erbfolge-Krieg,
 durch Politik und Heere bekämpfte. Das Haus Bourbon behielt
 die Krone.

In dem Gewühl des Umgestaltens vieler Einrichtungen nach
 französischen Modellen, wurde auch dem Grand und Fürsten von
 Paris

Larís die Leitung des ganz unbedeutenden sogenannten Postwesens entzogen, dasselbe für eine Staatsanstalt erklärt und dem Grafen p'Onnata übertragen. Dieser überließ im J. 1768 das gesammte Postwesen dem Marquis de Monte Sacro als eine Pachtung, ganz wie damals im Nachbarlande Frankreich.

Gegenwärtig führt der General-Postmeister die Leitung und Aufsicht über das gesammte Postwesen. Dieser und das Collegium werden Super-Intendencia, bestimmter: La real y suprema junta de apelaciones de los juzgado de correos y postas genannt.

Dies General-Postamt besteht aus dem Für-Intendanten, den 4 General-Directoren, 4 General-Condatores, 1 Assessor und 1 Fiskal. Ein Sohn des alten 54 Jahr dienenden Generals Sarabia ist Post-Archivar. Das Posthaus in Madrid ist als ein freistehendes Viereck auf dem großen Platz erbauet.

In jeder Provinz besteht eine untergeordnete Postdirection, und in jedem beträchtlichen Ort ein Postamt. Bis zum Januar 1830 war mit dem General-Postamt auch die Aufsicht und Ober-Leitung des Straßen- und Kanal-Baues vereinigt gewesen, diese ist nun dem Ingenieur-Departement zugetheilt worden.

Die Postgefälle werden zu den Haupt-Staats-Einkünften gerechnet und in die besondern Klassen abgeliefert. Der Ertrag muß wegen der Höhe des Porto sehr bedeutend seyn.

Jetzt besteht die ganze Post-Einrichtung in Spanien auf einem Flächen-Inhalt von 8447 Quadrat-Meilen (nach Hassel) in Reit- (Correos) und wenigen Fahr-Posten (Diligencias), von welchen die von Madrid nach Bayonne, Badajoz, Sevilla, Malaga, Granada, Cadix und den Lustschlössern San Ildefonso, Aranjuez, al Escorial und al Pardo, vom Grafen Florida Blanca eingeführt worden sind. Die Heerstraßen werden von

den Reisenden entweder zu Pferde, oder auf Maulthieren, oder mit Lohnfuhrern, Mensagerias, benutzt.

Die Briefposten (Reitposten Correos) werden auf den großen Coursen in einem Kabriolet mit 4 Maulseilen bespannt, fortgebracht, die Briefpakete sind in ein großes Felleisen gepackt; ist die Correspondenz stark, so wird ein zweites Felleisen gefüllt und mitgegeben. Das Manual de Diligencias y Mensagerias (Handbuch, die Postwagen und die Reise- und Güter-Fuhrwerke betreffend) Ende 1823 enthält die Nachricht: „Nachdem der Handel nach und nach eine dem Fortschreiten der Künste und Wissenschaften angemessene Ausdehnung erhielt, wurden die öffentlichen Fuhrwerke in Spanien in der Mitte des vorigen Jahrhunderts (1740–1760) dadurch verbessert, daß die Bespannung stationsweise gewechselt wurde, wodurch man eine große Geschwindigkeit erreichte und darum die Wagen Diligencias nannte.“

Eigentlich wurden die wirklich königlichen Diligencias (Postwagen) im J. 1769 in der Regierungszeit Karls III. (1759–1788) unter dem Ministerium des so hoch verdienten Grafen Florida Blanca eingeführt, man beschränkte sich vor der Hand auf die Fahrten zwischen Madrid und den königlichen Lustschloßern. Im Jahr 1788 errichtete man eine fahrende Post von Madrid über Valladolid nach Bayonne, die im Sommer 6 Tage, im Winter etwas längere Zeit unterwegs blieb. Die 68 Wagen waren bequem, deren Kasten in Federn hängend und gegen das schlechte Wetter wohl verwahrt, die Sitze gepolstert. Dennoch kamen diese Wagen in Abnahme, die Fahrten hörten auf, und mehrere Unternehmungen, Diligencias und Landkutschen-Fahrten einzurichten und zu unterhalten, mißglückten, z. B. die des Buena Ventura Rocca im J. 1771 von Madrid nach Cadix und Bayonne.

Erst in diesem Jahrhundert, seit 1815, scheinen die Postfahrten Beifall zu finden. In Katalonien nämlich, unter dem nachmaligen Staatsminister Don Pedro Cevallos und dem

General: Kapitän Martis von Campo Sagrado errichtete ein Verein — unter der Firma: Don Ramon Casanovas y Casas — in Barcelona die erste Postkutschen: oder Diligenzfahrt von Barcelona nach Neuß, welche als der eigentliche Ursprung der geordneten fahrenden Posten in Spanien zu betrachten ist.

Ein zweiter Postcours wurde angelegt im J. 1818, die Fahrt von Barcelona nach Valencia — und 1819 weiter bis Madrid ausgedehnt. Nun erfolgte die Anlegung der Posten von Madrid 1821 nach Bayonne — 1822 nach Sevilla und Aranjuez — nach S. Jldesonso, S. Lorenzo und Pardo — 1824 von Valencia nach S. Filipe di Jativa und von Barcelona nach Perpignan — 1828 die von Madrid nach Valladolid — 1829 von Madrid nach Guadalarara, Badajoz, Burgos und von Barcelona nach Saragossa — 1830 von Madrid nach Saragossa — und 1831 von Madrid nach Corunna, von Andajar nach Granada und Mallaga, von Badajoz nach Sevilla, von Burgos nach Santander &c. &c.

Außer diesen Staats-Postfahrten gehen von Madrid theils täglich nach den umliegenden Städten und Lustörtern, theils einmal wöchentlich Personenvagen nach Calella, Arenys, Martaro, Tarragona &c. &c. und wohin man will. Große Vereine von Fuhrleuten haben sich deshalb gebildet.

Man bezahlt im voraus für die ganze Reise bis zum Endpunkt, für 2 Leguas 7) ($1\frac{1}{2}$ deutsche Meile), und zwar für einen Sitz im Innern des Wagens 10 auch 14 Realen (20 auch 28 Silbergroschen Preuß.), im Kabriolet 10—12 R. und oben auf dem Verdeck mit Bank und Rücklehne 8 R. (16 Sgr.). Dem Mayoral (Schirmmeister) gebühren 2 spanische Thaler (2 Thlr. 26 Sgr. 9 Pf.) Personen: und Trinkgeld. Nur Einem Postillon wird das Trinkgeld gegeben, wenn auch mehrere bei dem

7) Man rechnet die Leguas zweifach. Entweder 7 auf 4 deutsche Meilen, folglich 1 Legua zu $\frac{1}{4}$ Meilen — oder 20 Leguas, gleich 15 deutschen (geogr.) Meilen, auf 1 Aequatorgrad, mithin 1 Legua zu $\frac{1}{3}$ deutschen M. Die zu $\frac{1}{4}$ ist hier angenommen worden.

Wagen vorhanden sind. Ueberhaupt ist in Spanien das Reisen in den Diligencen (Postwagen) — die Berline auf 4 Rädern, die Chaisen (Silas) auf 2 Rädern, Erstere gewöhnlich mit 7 Maulthieren bespannt — weit theurer als in England und Frankreich. Der Reisende muß einen Postpaß lösen, bekommt ein Passagier-Billet, das zugleich die Vorschriften enthält, welche genau befolgt werden müssen; portofrei sind 25 Pfund Reisegepäck, dessen Werth jedoch angegeben werden muß. Für Kinder unter 7 Jahren wird nichts bezahlt.

Von jedem Orte, in welchem ein Postcours anfängt, gehen die Postwagen zur festgesetzten Stunde nach ihrem Bestimmungs-orte ab. Der Mayoral führt die Aufsicht und hat die Verantwortlichkeit während der ganzen Reise.

Auch werden leichte Pakete mit der Anzeige des Werths, von der Post mitgenommen und deren richtige Ueberlieferung verbürgt, ausgenommen bei Brand und Raub, daher jeder Reisende nur das nothdürftige Geld bei sich führen muß. Will der Reisende unterwegs zurück bleiben, so gilt sein Personen-Billet auch bei der Weiterreise, wenn in der nächstfolgenden Postkutsche ein Platz frei ist.

Die eigentlichen oder Königlich-en Postcours-e sind zweifach:

- a) große Course, las Postas ó Parados montados, auf welchen die Postmeister, los Duennos de Posta, stets Dienstpferde, auch für Extraposten, bereit halten,
- b) kleine Course, Parados no montados, auf welchen nicht die Postverwaltungen, sondern der Magistrat des Orts die Gespanne herbeischaffen muß.

Ein Postcours, eine Postroute, heißt Carrera, eine Station, oder ein Pferdewechsel Parada, diese sind nicht in gleicher Entfernung von einander, daher man in Spanien nicht nach Posten, wie in Frankreich und Süddeutschland, sondern nach Leguas, spanischen Meilen, rechnet und bezahlt.

Für Zehrung und Nachtquartier sorgt der Schirmeister, denn unterwegs wird in bestimmten Posada's (Gasthöfen) oder Ben:

ta's (gemeinen Wirthshäusern) zu Mittag und Abend gegessen und übernachtet, weil die Posten nur bei Tage — von 5 Uhr Morgens bis — 8 Uhr Abends — fahren. Gewöhnlich werden täglich 10 bis 12 Leguas ($5\frac{1}{2}$ oder $6\frac{1}{2}$, und $6\frac{1}{2}$ oder 8 deutsche Meilen) zurück gelegt. Die Dilligence fährt von Madrid bis Bayonne $97\frac{1}{2}$ Leguas ($55\frac{1}{2}$ d. M.) die 3 Nachtlager mitgerechnet, nur 4 Tage. Alle Postwagen fahren aus Madrid und den Endpunkten des Courses an bestimmten Tagen und Stunden zugleich ab und kommen an solchen an.

Haupt-Course sind bis jetzt:

Von Madrid

über Aranjuez 8 L. ($4\frac{1}{2}$ deutsche M.) — Valencia $78\frac{1}{2}$ L. ($44\frac{1}{2}$ d. M.) Aufenthalt 20—30 Stunden — Tortosa $107\frac{1}{2}$ L. ($61\frac{1}{2}$) — Tarragona 121 L. ($69\frac{1}{2}$ M.) nach Barcelona 134 L. ($76\frac{1}{2}$ M.) und 6 Nachtlager, 4mal wöchentlich hin und zurück.
 Lerma 35 L. (20 d. M.) — Burgos $42\frac{1}{2}$ L. ($24\frac{1}{2}$ d. M.) — Vittoria 65 L. ($37\frac{1}{2}$ M.) — Tolosa 42 L. ($46\frac{1}{2}$ M.) — Jeun 91 L. (52 M.) bis Bayonne $97\frac{1}{2}$ L. ($55\frac{1}{2}$ d. M.) 4 Nachtlager, wöchentlich dreimal hin und zurück.

Außer dieser Fahrpost geht noch eine Schnellpost wöchentlich zweimal hin und zurück, welche Briefe und Personen befördert.

- : Aranjuez 8 L. ($4\frac{1}{2}$ d. M.) — Manzanares $29\frac{1}{2}$ L. ($16\frac{1}{2}$ M.) — Bailen $48\frac{1}{2}$ L. ($27\frac{1}{2}$ M.) — (von hier eine Seitenpost fahrend nach Granada und Malaga) — Andujar $52\frac{1}{2}$ L. (30 M.) — Cordova 66 L. ($37\frac{1}{2}$ M.) bis Sevilla $91\frac{1}{2}$ L. ($52\frac{1}{2}$ d. M.) 4 Nachtlager, 2mal wöchentlich, und von Sevilla nach Cadix eine besondre Post, wöchentlich 2mal,
- : Valladolid nach Burgos, wöchentlich 2mal,
- : Talavera de la Reyna und Truxillo nach Badajoz, wöchentlich 2mal,
- : Guadalupe, Ariza nach Saragossa, wöchentlich 2mal, nach den königlichen Lustschlössern Aranjuez und San Lorenzo, jedes 8 L. und San Idelfonso.

Von Barcelona über Figueras 22 L. (12½ d. M.) — nach Perpignan 30½ L. (177 M.) täglich hin und zurück mit 1 Nachtlager, und

über Villa Franca nach Neuß 17½ L. (94 M.) täglich, mit 1 Nachtlager.

Von Valencia nach San Felipe di Jativa zahlt die Person für einen Platz im Innern des Postwagens 2 Reales (2 Thlr. 4 Sgr.) und auf dem Wagenverdeck 28 Reales (1 Thlr. 20 gr.).

Zwischen Cadix und Gibraltar besteht eine Courierfahrt, dreimal wöchentlich und geht 30 Stunden.

Die Wege in Spanien sind größtentheils gut, einige auch trefflich, die Hohlwege mit Mauerwerk gesichert und die Brücken schön und fest gebaut. Nur in Katalonien stehen Meilenpfähle am Wege.

Ein Verein von Privat-Personen — Compagnie der Königl. Postwagen — hat die Errichtung beträchtlicher Postcoursse unternommen, und zwar vorist

Fahrrposten von Madrid nach Valencia und Bayonne täglich — nach Sevilla, Cadix, Malabolid, Burgos und San Ander — Vadojos — über Guadalarata nach Saragossa — nach Toledo dreimal wöchentlich, und nach Aranjuez.

Der Verein hat das Personengeld herabgesetzt, größere und bequemere Wagen eingeführt, für eine bessere Verwahrung und Beherbergung gesorgt und will eine zweite oder wohlfeile Klasse des Essens und Nachtlagers beschaffen. Dilem Verein ist durch die Königl. Verordnung vom 14. März 1830 ein Privilegium auf 5 Jahre zur ausschließlichen Anwendung der Pariser Ericycles und einer neuen Art vierrädrigen Kutschen ertheilt worden, welche letztere eine größere Anzahl Reisender, als bisher möglich war, fortbringt.

Die Compagnie ist Willens, eine Dilligence von Madrid nach Aldea Gallage — am linken Tajo-Ufer, Lissabon gegen-

über — zu errichten, bis jetzt geht die Fahrt nur bis zur Gränzstadt Badajoz.

Jeder Postwagen wird von 2, auf unsichern Poststraßen von 3 Mann Infanterie (im Wagen mitfahrend) oder Kavallerie reitend als Bedeckung begleitet, die vom Staat bezahlt werden, und auf bestimmten Stationen wechseln.

Man sollte meinen, in diesem frommen Lande, mit seinen 58 Erzbischöfen, 684 Bischöfen, 11,400 Aebten, 181,000 Klöstern und Abteien, nebst 511,000 Welt- und niedern Geistlichen, auch 400,000 Mönchen und Nonnen, könne, wegen des ewigen Wetens, Fastens und Kastetens und der steten dringenden Ermahnungen zur Tugend und zum unsträflichen Wandel, keine Raub- und Mordsucht aufkommen. Dennoch muß jeder auf der Post Reisende wohlbewaffnet seyn und, wie vorgesagt, nur wenig Geld mit sich führen; überall lauern, einzeln oder in Banden, die wegenen Straßenräuber (Bondalero's) in Schluchten und selbst auf den unabsehbaren fahlen Ebenen, besonders in beiden Kastillen und la Mancha's, einsörmig und still, nirgend ein Baum und Gebüsch. Selbst der Binnenhandel kann, wegen Unsicherheit der Wege, nur, wie im Orient und in Afrika, durch Karavanen betrieben werden. Die Träger (arrieros), sämtlich bewaffnet wie zu einem Feldzuge, sammeln sich in Gesellschaften und brechen an einem Tage auf, unterweges schließen sich Reisende an und mehren die Anzahl und Macht, dem sie Beduinenmäßig umkreisen: den Raubgesindel Gegenwehr zu bieten. Außer dieser Gefahr sind noch auf Andalusiens Weideplätzen die schrecklichen Stiere zu fürchten, welche heerdenweise in ungezählter Wildheit herum-schweifen, und nichts, auch weder das Feuer, noch den Knall der Büchsen scheuen, vielmehr noch wüthender auf das ins Auge gefaßte Ziel losstürzen.

Von Frankreich nach Spanien führen über die waldigen Pyrenenden zwar mehr als 100 gangbare Wege, aber nur 7 für Wagen und 2 Hauptstraßen, nämlich die eine von Bayonne über Cibart, St. Jean de Luz und Aragns nach Jrun in Spanien —

die andre von Perpignan über Boulou nach la Jonquièrre in Spanien. Vor zwei- und mehrspännigen Wagen muß ein Vorspannpferd genommen werden.

Alle aus dem Auslande nach Spanien bestimmte Pakete müssen an ein Handelshaus in Bayonne oder Perpignan adressirt seyn.

Die Mensagerias sind Kette- und Güterwagen zu niedrigen Preisen; sie fahren seit 1819, die neuesten seit 1827 an bestimmten Tagen und Stunden von Madrid über Valencia nach Barcelona und zurück; kein Reisegepäck ist frei. Auf Pakete werden Empfangscheine (reconacimiento) ertheilt, in welchen der Inhalt, das Gewicht und bezahlte Fuhrgeld aufgeführt steht. Gewährleistung wird nur bedingt gegeben.

Seit dem Frühling 1830 stehen in Madrid auf den öffentlichen Plätzen einige in Paris verfertigte (dreirädrige) Wagen, Trycicles, bequem und zierlich zu 6 Personen: Sitzen und zu Jedermanns Gebrauch. Außer diesen sind für jetzt keine andere bereit stehende Wagen, deren Stelle vertreten die Volantes (Fuhrmannswagen, Carosses de remise mit 1 Maulthier bespannt), Coches de Calteras, (Kutschen zu 4 Personen von 6 Maulthierren gezogen), Calechas (Kaleschen mit 2 Maulthierern bespannt), und Calechinas (Kartolen für 2 Personen) entweder von 2 Menschen oder einem Maulthiere fortgeschleppt. Die Thiere gehen nicht neben einander gespannt, sondern hintereinander in langen Zugseilen, die einen freien Gang gestatten. Der Fuhrmann hält die vierbeintige Dienerschaft nur mit freundlichem Zuruf z)

z) Jeder Esel hat einen christlichen oder heidnischen Namen, auf den er hört und folgt; aber Wehe einem kätzlichen José, Carlo oder Pedro, wenn er vom irdlichen Gelfaste gewilliget, einem vorbeistrahenden Dickschen, oder einer Hermosa seine Achtung bezeigt, wohl gar sie laut begrüßt, oder

in Ordnung, überreist sich nie im Fahren, gleich den Ex officio-Kranken; und Wauschutführen in Deutschland, und legt in der Regel täglich 8 bis 10 Leguas (4½—5½ deutsche Meilen) zurück. In Katalonien sind keine Wagen im Gebrauch, man muß zu Pferde reisen. In Valencia dagegen bestehen Reisewagen allerlei Art und Reitpferde.

Es ist gleichviel, ob man mit eigenen, mit Post- oder Mieths-Pferden reiset. Geschieht es mit Postgespann, so ist in Madrid ein Paß oder Reiseschein für 40 Realen Kupfergeld (2 Thlr. 26 Sgr.) von den General-Postdirectoren, in den Provinzen nur vom Postmeister des Orts, von wo man zuerst abfährt (die Reise beginnt), nöthig, fehlt der Paß, so gibt kein Posthalter (Venteras) ein Gespann. Reiset man also mit Postpferden (Extraspost), so werden z. B. für 2 Pferde und 2 Leguas (1½ deutsche Meilen) und einen zugedeckten Wagen 2 Escudo 4 Realen (2 Thlr. 19 Sgr.) — für einen halbgedeckten Wagen 14 Realen (28 Sgr.) — für einen offenen Wagen 7 Realen (14 Sgr.), dem Postillon 24 Realen (1 Thlr. 15 Sgr.) Trinkgeld und 5 Realen (10 Sgr.) für dessen leere Rückfahrt gegeben, in Aragonien und Navarra 1 auch 2 Realen mehr.

Jeder Reisende, welcher mit eigenem Wagen in Spanien ankommt, muß einem alten Gesetze zufolge, im Gränz-Zollamte den zehnten, auch wohl den dritten Theil des von Sachverständigen abgeschätzten Werths seines Wagens, gegen einen Schein baar erlegen, welchen er bei der Zurückkunft vorzeigt, um dagegen das Pfandgeld wieder zurück zu empfangen.

Joaquin und Kunibai in Betrachtungen versunken, das derecha (rechts), izquierdo (links), oder ein donnerndes Pronto! (Schnel! des Herrn überhören. Voll Wuth ermuntert dieser den Nichtvergessenen mit den schrecklichsten Schimpfen, oft bis zum Hinstürzen, zur Aufmerksamkeit.

Da die Hauptstadt ^{a)} beinahe im Mittelpunkt des Landes liegt, so wird von derselben ab die Entfernung aller Stationen berechnet. Die Zahlung geschieht, wie vorgebracht, nach Leguas. Von Madrid aus bis zur ersten Station wird jedoch eine Meile mehr, Mille oder Post royale, gerechnet, auch einem Hertsammen gemäß, das Decimal-Recht, derecho decimal, d. h. der zehnte Theil des Kostenbetrags als Zuschuß entrichtet.

Will man einen Brief durch einen Courier senden, der den ganzen Weg vollendet, so muß ein Paß von den Ober-Postdirectoren, geht aber der Courier mit den Briefen ins Ausland, von dem Minister:Staats:Secretär und dem Post:Chef gelöst werden. Jeder Courier, wenn er reitet, hat einen Begleiter, für dessen und das Courierspferd 23, in den Provinzen Aragonien und Navarra 24 Realen (1 Thlr. 18 gr.) für jede Legua ($\frac{1}{4}$ d. Meilen) bezahlt werden müssen. Kommt der Abgeschickte nicht wieder zurück, so sind gefällig noch $6\frac{1}{2}$ Realen (13 Sgr.) für die Meile und das leer zurück zu bringende Pferd nachzuzahlen, weil angenommen wird, daß ein abgeschickter Courier mit einer schriftlichen Antwort zurückkehre. Führt der Courier, so bezahlt derselbe für 2 Pferde und 2 Legua 2 Escudo, 4 Realen (4 Thlr. 28 Sgr.), von Madrid aus doppelt.

Wird aber ein Postamt vom Absender beauftragt, einen Courier — in Deutschland Stafette genannt, nur mit dem Unter:

^{a)} Madrid liegt in der Mitte einer großen Sandbue, ohne Baum und Wasser, fast 10 Meilen rund umher kein Garten oder Landhaus, nur einige Hütten und 4 kleine elende Dörfer, alles wüßt und öde, sogar das Angebaute ist mit Steinen und Unkraut bedeckt. Von der Sano Sierra her ist die Stadt selbst nur kurz vor dem Thore sichtbar, ihre 50 Thürme sind weder hoch, noch imponirend, man sieht auf den Wegen selten Wagen, Reiter und Fußgänger, an den Marktagen ist einiges Leben, sonst ist die ganze Fläche einsam. (Uebers. eines Reisenden.)

scheide, daß Jener durch alle Stationen bis zum Endpunkt geht— abzuschicken, um den Brief zu bestellen: so müssen 15 Reales (1 Thaler) Diäten für jeden Tag seines Aufenthaltes im Bestimmungsorte bezahlt werden. Jeder Post- und Privat-Courier muß auf den Hauptstraßen 30 Leguas ($17\frac{1}{2}$ d. M.), auf den andern Straßen nur 25 Leguas (14 $\frac{1}{2}$) innerhalb 24 Stunden zurücklegen.

Ganz getrennt und verschieden von diesen Post- und Privat-Courieren sind die

Cabinets-Couriere, los Correos de Gabinete, welche nur zu außerordentlichen, schnellen Reisen im In- und nach dem Auslande und zwar in den allerwichtigsten Staats-Angelegenheiten bestimmt sind. Sie sollen die Depeschen dahin bringen, wo sich der Monarch (z. B. auf Reisen) aufhält, alle Privilegien und Befreiungen (die jedoch in der Post-Ordnung nicht benannt sind) genießen, und im Dienst die vorgeschriebene Kleidung mit dem silbernen königlichen Wappenschild auf der Brust tragen. Zu diesem Amt der Cabinets-Couriere können nur junge Edelknechte, los jóvenes nobles, gelangen. (Ordenanza General de Correos etc. §. 8. et 9. pag. 80 et 81.)

Sta f e t t e n s e n d e n

von Privat-Personen, im Sinn des deutschen Worts und Brauchs, ist nicht gebräuchlich, das vorstehend angeführte Briefschicken durch einen Post-Courier vertritt die Stelle. Nur die Regierung sendet zuweilen in dringenden Fällen Depeschen ab, welche stattonsweise durch Postillons befördert werden.

In der Spanischen Post-Ordnung und in den einzelnen alten und neuen Post-Berordnungen dieses Landes kommen die altrömischen Namen: Vereda (Eursstraße) und Veredarius (Courier, Eendbote) nicht vor, auch die Postbeamten in Spanien kennen weder den Namen, noch die Sache. Gleichwohl stehen in den spanisch-französischen und spanisch-deutschen Wörterbüchern: „Veredero ein königlicher Eilbote, auch der Befehl,

„den der Courier überbringt — Veréda die Courierstraße — und „per caballos veredários mit Miethspferden.“ Worauf gründen sich wohl diese Angaben?

Als Ferdinand und Isabella ihr Königreich Spanien gründeten, erhob sich dies mächtig und vielversprechend; aber es liegt in seinem Schicksal, in der geistigen Ohnmacht seiner Regierungen, vielleicht auch in deren Unfähigkeit, im bögotten Haß und Abscheu gegen Vernunft und helle Einsicht, besonders in dem blinden Fanatismus und in der allmächtigen Despotie des finstern Clerus, daß sein Glanz und seine Höhe schon im Ausbilden untergehen. Dies gesegnete Land, zwischen zwei Meeren zum Handel so wohl gelegen, hat, im Verhältniß gegen seine Nachbarkstaaten Frankreich und England, Einfluß und Macht verloren, den überzeugendsten Beweis davon liefern seine geringen Streit- und Handelskräfte zur See. Das uralte Kadix allein besitzt ein Dampfboot zu Fahrten nach Taragona und Barcelona, und um Reisende und Güter nach Gibraltar, Malaga und Alicante zu bringen, auf ein zweites Dampfboot zur Fahrt von Barcelona nach Palma und Mahon, hat D. Juan Rinals vor 2 Jahren (1830) ein Privilegium auf 5 Jahr erhalten. Wenige Paketboote fahren nach Palma auf Majorka, und aus Kadix und Corunna einmal im Monat nach Havannah auf Cuba, Porto Rico, und Havre. Im Frühling d. J. (1832) sind neue Postschiffe zur Fahrt auf dem Kanal von Aragonien und zwar von Vical:Real bis Saragossa eingerichtet worden, deren Abgangs- und Ankunftszeit mit der der Schnellposten aus den Kastilischen Provinzen übereinstimmt.

Auf fremden Schiffen werden dem zerrütteten Lande Briefe, Reisende und Bedürfnisse zugeführt und seine Erzeugnisse von ausländischen Dampf-, Paket- und Segelsfahrzeugen abgeholt. So kommen Dampfschiffe aus Plymouth, Portsmouth, Falmouth und London, und Handelsschiffe und Paketboote aus Frankreichs und Englands Seehäfen nach Corunna, Vigo, Sevilla, Bilbao und Kadix.

K a p i t e l 14.

A m e r i k a.

G. H. Keating Besch. der Reise des Ingen. Maj. Long, 1823. — Korrespondenz-Nachricht Alex. v. Humboldt (in der Fertha) — Alex. Caldeuagh Zustand von Brasilien, Chili und Peru, 1819 bis 1821. — *Archaeologica Americana*, Vol. I. pag. 127. — Bresson (Ingen. Major in Washington) Kunde von Nordamerika, 1823. — Majors Roberdaen Bericht an den Congress, 1823. — *Edinburgh Review*, No. XCV., 1827. — Cuvier's Ansichten von der Urwelt. — Don Antonio de Solis Geschichte der Eroberung von Mexiko, 1684, Fol. B. I. Kap. 21. — Don Antonio de Herrera Eroberung von Mexiko durch Hernando Cortez u. u. B. 4. Kap. 4 u. 5. — Don Antonio Alphons de Ulloa und Don Georg Juan Reisebesch. von Peru u. Chili, 1735. — Pietro Cieza von Leon Geschichte von Peru, 1541 bis 1550. — Marino Rivero (General-Director u. in Peru) Denkschriften — Geschichte der Inka's, Könige von Peru, aus den Nachrichten des Inka Garcillasso de la Vega, 1787. — Warden (General-Consul) *Recherches sur les Antiquités des Etats Unis etc.*, 1828. — Lewis C. Beck *Gazette of the Staates Illinois and Missouri*, Albany 1827. — *Memoires de la Societé royale pour la Geographie*, Tom. II. — *Moniteur universel* du 28. Janv. 1828. — Reiseberichte des Hauptmanns W. Bullock im J. 1823. — *Literary Gazette*, 1831. — *Polytechn. Journal* u.

Dieser unter 5 Zonen liegende Erdtheil hat vor Europa den Vorzug, daß dort, wie in Asien, in den Urzeiten große Staaten

und Nationen blühten, welche durch, nun offenkundige bewährte Zeugnisse — ihre Denkmäler — eine Gewissheit von dem vor- maligen Daseyn längst untergegangener Reiche bewirken, wie sie Europa über den Zustand seiner Ur-Einwohner in grauer Vorzeit nicht zu gewinnen vermag.

Vielleicht werden uns bald neue und gewagte Streifzüge der Reisenden aus den gefundenen Denkmalen noch mehr und klarer die Wunder, die Künste, Verfassungen und Einrichtungen längst vergessener Geschlechter aufdecken, die wir kaum muthmaßten, dann das nur Geahnte als wirklich bewahrheiten und zeugen, welche mächtige Völker sich da bewegten. Sie werden uns be- weisen, daß sonst ein reges Leben in jenen ungeheuern Landstrichen^{b)} waltete, eine dichte Bevölkerung wimmelte, und Monarchien prangten, da, wo jetzt wilde Oeden sich ausbreiten, oder in ganz später Zeit, vor kaum dreihundert Jahren, eine wahnsinnige Glaubenswuth, die Eier nach Gold und Raub, die tiefe Bar- barei und die schreiendsten Gräuel und Missethaten der spanischen und portugiesischen Eroberer und Statthalter, des Clerus und der zuströmenden Schwärme ruchloser Abentheurer und Ansiedler, die Sitze alter Civilisation so vernichteten und die Urbewohner ausrotteten, daß nur wenige Spuren aufbewahrt blieben.

Obgleich Sprache und Schrift von den Staats-Verfassungen und Anstalten der Verschwundenen jener dunkeln Zeit nicht bis zu uns gekommen sind: so ist dennoch Manches aus den gefun- denen Denkmalen zu entnehmen und auf dagesessene Staats- Einrichtungen, selbst auf einen Schriftwechsel und ein

b) z. B. Alt- und Neu-Mexiko (Granada) und Californien zusammen 2000 Meilen „ 600 M. breit, 1,023,106 Quadratmeilen, — Louisiana, 700 M. lang, 1000 M. breit, — Peru 21,662 Quadratmeilen, — Chili 10,440 Quadratmeilen — die Freistaaten 52,191 Quadratmeilen, diese allein schon fünfmal größer als Frankreich mit seinen 10,264 Qua- dratmeilen Flächen-Inhalt.

Votensenden, — nur alles in einer andern Form, — zu denken und aus jenen Ueberresten der Vorzeit zu folgern. Dies ist der Gegenstand des Nachstehenden.

§. 1.

Hohes Alterthum. Urvölker.

A. Mittel-Amerika. Westindien.

Als der spanische Franziskaner: Mönch Augustin Ruys im J. 1581 und bald nach ihm Anton Espejo das jetzige Neu-Mexiko — vor dessen Besitznahme von den Spaniern — bereiseten, fanden sie etwa 200 Meilen tief ins Land hinein, das Volk der Tumaner, und deren Hauptstadt Cia so groß, daß sie 8 beträchtliche Marktplätze, steinerne Häuser mit Kalk beworfen und bemalt, und über 20,000 Einwohner enthielt, welche sämmtlich in sauber gearbeiteten ledernen Halbstiefeln, wie die Caligulae der Römer gestaltet, gingen. Sie sahen unterwegs in den folgenden Ländern viele wohlgebaute Flecken, in manchen oft mehr als 1000 Menschen, auf hohen Felsen Festungen, zu welchen kein andrer Weg als eine rund um den Berg in Stein gehauene Treppe führte. Sie sahen Viehtriften mit Rändern durchschnitten und beträchtliche Heerden weidender Kühe und Rinder. Wohin sie gingen, trafen sie civilisirte Völkerschaften, welche Bergwerke und Obstbaumzucht betrieben.

So waren jene Landschaften drei bis vierhundert (spanische) Meilen lang und breit, ehe die Spanier das Volk besiegten, ausrotteten und das schöne angebaute, fruchtbare Land zur Wüste machten.

Die Halbinsel Kalifornien, Neu-Mexiko, Sonora am Südmeer u. u. enthalten noch die Standörter ihrer Asteken (Urbe-

wohner). Die Ruinen finden sich von Entfernung zu Entfernung bis ins Innere des Reichs, aber alles überdeckt ein undurchdringliches Geheimniß.

Was aber das größte Erstaunen erregt, sind die gepflasterten Wege in diesen Bauwerken, die Plätze, wo wahrscheinlich die Bettrennen und Musterungen der Krieger und öffentliche Ergänzungen gehalten wurden. Nach Süden hin, wird der Geist nach Forschung und Bewunderung noch mehr aufgeregt. Von Puebla in Alt-Mexiko sieht man die Pyramiden von Cholula, welche eine weit größere Grundfläche haben, als die große Pyramide in Aegypten. Diese mächtigen Gebäude, $1\frac{1}{2}$ Meile von Cholula und Otumba — wo vor den Portugiesen 50,000 Einwohner lebten — enthalten in den Grundlinien 640 Fuß, in der Höhe über 170 Fuß, sie haben in bestimmten Entfernungen Plattformen, auf welche man mittelst Stufen steigt, völlig in scharfen Vierecken, die obere Plattform ist 38 Fuß breit, mit 10 Zoll dickem Cement belegt.

Texcoco — 28 Meilen von Mexiko — voll Ruinen seiner uralten Tempel, Palläste und Befestigungen. Hier war der Mittelpunkt der Künste und der Sammelplatz aller ausgezeichneten Männer, welche die zu ihrer Zeit blühenden Wissenschaften lehrten, das Athen Amerika's, das Venares der Braminen in Indien (s. Abschn. II, Kap. 1, S. 13). Jenseits der schönsten Wasserleitung und der Teocalli-Pyramiden liegen die Trümmer des Pallastes der ehemaligen Beherrscher (Kaziken), als Denkmaler der Baukunst der Urbewohner Mexiko's. Ein Pallast im Viereck, jede Seite 1200 Fuß lang, terrassenförmig und auf Stufen zu besteigen. Nach dem Umfang zu urtheilen, mußte dies Prachtgebäude mehrere Morgen Landes (Acres) einnehmen, von Basaltsteinen erbauet, jeder Stein 5 Fuß lang, 3 Fuß dick, trefflich behauen und — polirt. Das Cement der Fußböden (Estrich) gleicht in Hinsicht auf Schönheit und Dauer dem Römischen.

Zwei Meilen weiter ist das uralte Bad der Regenten in Porphyrfelsen gehauen, wie die Tempel der Indier bei Ellobra (s. Abschn. II. Kap. 1. S. 12); das Ganze mit Tempeln und durch Kunst gegrabenen Grotten bedeckt, in deren eine man auf einer langen Stufenreihe hinabsteigt.

Auf Cuba, 12 Meilen von Havannah, ist beim Graben eines Brunnens, beinahe 100 Fuß tief, ein vollkommen erhaltenes Gefäß gefunden worden, das mit Bilderschrift bedeckt ist und worauf einige Figuren gemalt sind. Eine derselben hat Aehnlichkeit mit dem Schützen in unserm Thierkreis; sie schießt einen Pfeil auf zwei Menschen ab, die entweder gefesselt sind, oder sich bei den Händen halten. Diese Figuren erinnern lebhaft an die ägyptischen.

Aber von allen Ueberresten der höchsten Civilisation, Kunst und Cultur amerikanischer Urvölker, verdienen die im Staate Guatimala den Vorzug. Sie haben einen eigenen Charakter im Styl und richtigen Verhältniß der menschlichen Gestalt. Die Reste der Stadt Palanqué mit ihren Vorstädten, 20 engl. (4 deutsche) Meilen längs dem Gipfel des Gebirgskessels, enthalten Festungswerke mehrere Meilen im Umfange und einen Pallast mit einem Säulengange umgeben, 300 Fuß lang, 35 Fuß hoch, das Innere in mehrere Höfe abgetheilt. Alles aus fein behauenen und geglätteten Steinquadern erbauet. Man steigt auf Stufen ins weite Erdgeschloß, Bauwerke, die sich den größten europäischen gleich stellen könnten, Skulpturen, kolossale Figuren, Monumente mit Hieroglyphen, besonders die Basreliefs, erregen die höchste Bewunderung. Die Gruppen sind beinahe wie auf uralten ägyptischen Basreliefs vertheilt, aber die Gesichtsausdrücke haben keine Aehnlichkeit mit den frühern Bewohnern

am Nil, und scheinen zu einer besondern Menschengattung zu gehören. Von außen stehen in den Mauern menschliche Figuren, von etwa 6 Fuß Höhe, in halberhabener schöner Arbeit. Die Schärpen haben Inschriften. Im Innern der Häuser an den Wänden hängen viereckige kleine beschriftete Täfelchen. Ueberall findet man Bilder en haut relief, hinter ihnen gleiche Täfelchen mit nett gezeichneten Characteren. Alles zeigt, daß der Ort von einem civilisirten, handeltreibenden großen Volke bewohnt wurde, das die Schreibkunst verstand, mithin als Kaufleute wahrscheinlich auch Briefe schrieb und Sendungen anstellen haben mußte. In diesen Ruinen fand man kupferne Medaillen mit Figuren, sehr fein mit dem Grabstichel ausgeführt. Diese Masse von Ruinen mit deren Durchsuchung Monate vergehen, ist jetzt von dichten Waldungen umgeben. (A. v. Humboldt, und Obrist Salindo.)

Die Ueberreste von Culhuacan im Staate Chiapta, haben mehrere Meilen im Umfange, ein Basrelief, auf diesem ein Kind mit einem Kreuze (ägyptisches Symbol), mit prächtiger Bildnerei.

Die sonderbaren Köpfe mit großer Nase und zurückgebogener Stirn, die Halbstiefeln oder Caligulae der Römer, die Ähnlichkeit der Götzenbilder mit unterschlagenen Beinen sitzend, denen der Indianer gleich, und die etwas steifen Figuren scheinen sich der Religion der vormaligen Aegypter zu nähern, dennoch findet man deren Baukunst und Hieroglyphen — das Kreuz ausgenommen — hier nicht, und der Palanquener spitzige Kopf unterscheidet sich von allen bekannten Völkern.

Die Ruinen eines mit Bildsäulen gezierten Tempels von Copan — die mit Säulen geschmückte Höhle von Tibula im

Hondurassstaat — die Ruinen auf der Insel Peten, dem alten Wohnsitz der sehr gebildeten Nation Itz'at — die Trümmer der Stadt Utatlan von wunderbarer Größe — der eine Pallast der Könige von Quiche, 728 geometrische Schritte lang und 326 breit — Trümmer uralter Festungen, über 12 an der Zahl — alles erinnert an die Macht und den Glanz der vorübergegangenen Völker, über welche alle Nachrichten schweigen.

Als Hernando Cortez — der Eroberer Mexiko's — bald nach seiner ersten Landung bei Ulloa, 1519 — mit seinem kleinen Heer in das Gebiet Zampoalla einrückte, fanden die Spanier in den Tempeln auch mexikanische Bücher (in Bilderschrift), deren drei auch vier in jedem Tempel waren und die man für Vorschriften über Religions-Gebrauche hielt. Ein jedes war aus dünnem gefirnisten Zeuge verfertigt, das in Blätter getheilt und in unsrer Bücher- und Bändeform geheftet war. Jedoch der erste Bischof von Mexiko ließ in blinder Religionswuth, den flehentlichen Bitten des Volks zum Trotz, alle damals gesammelten mexikanischen Denkmäler der Geschichte, Literatur und Wissenschaften und die hieroglyphischen Schriften der Azteken (Urvolk der Amerikaner) verbrennen. Alle literarischen Schätze in Dichtung und Prosa sind mit dem Namen der Verfasser und ihrer Zeit untergegangen.

Der unermüdlche Abt Clavigero und die alten spanischen Schriftsteller sprechen von der Zahl und dem Glanz der Städte, von den vorgefundenen Reichthümern, der Bevölkerung und hohen Culturstufe der durch die wüthende Raubsucht und wilde fanatische Dummheit zerstörten Reiche und aller Denkmäler verwichener Jahrtausende.

B. S ü d : A m e r i k a.

Peru, das Wunderland Amerika's, mit seinen Erdbeben, Goldgruben, Bergen und in den Eisregionen mit seinen Schneekoppen, welche fast die Höhe des Dholagiri der Himalayan in Thibet c) erreichen, ward regiert von Fürsten (Ynka's) oder Königen, welche mächtige und volkreiche Provinzen (Cuzko, Colla, Aukto u.) sich unterjochten und eine Monarchie bildeten, welche an Größe die jetzigen in Europa übertraf.

Peru muß in grauer Vorzeit der Sitz der ersten Cultur Mittel- und Süd-Amerika's, besonders zwischen der doppelten Kettenlinie der Anden, gewesen seyn, deren eingeschlossenes Thal im Mittelpunkt 12,000 Fuß über dem Meeresspiegel erhaben ist. Im Norden dieses Thals liegt der berühmte See Titizaka, dessen Umgebung das Stammland der Ynka's und der Civilisation war. Der Sage nach sey vor vielen tausend Jahren aus einem andern Lande der erste Ynka Manco Kapak, ein Kind der Sonne, (peruanisch: Viracocha) nach Peru gesandt worden, die Wohlfahrt der verwilderten und unter einander feindseligen Völker zu befördern, er habe Sitten, Religion und Gesetze eingeführt und die Hauptstadt Kusko oder Cuzko, (auch Tumbezor) mit dem überaus prächtigen Sonnentempel und den Pallast der Könige erbauet. Seine Nachfolger erweiterten das Reich durch viele Eroberungen und verherrlichten dasselbe durch Einführung der Wissenschaften und Anstalten.

Alle spanischen Schriftsteller aus der Periode der Entdeckung Amerika's, als Gomarra, Xeres, Zarate u. u. sprechen

c) Nach den genauen Messungen, besonders Pentlands, sollen die Nevados (Schneegipfel) Corata und Illemant in den Gebirgen vom Ober-Peru 24,580 Fuß hoch seyn, folglich an Höhe den Chimborasso (20,158 F.), um 4,422 F. übertreffen, und mit der höchsten Spitze der Himalaya, dem Dholagiri, 26,862 F., die beiden höchsten Gegenden unserer Erde seyn. Gerade in jenen Schneeregionen waren die nun verfallenen Goldminen der alten Peruaner.

mit Bewunderung von den unermesslichen Werken, welche die Landesfürsten haben aufführen lassen, um Gegenden, welche gegenwärtig unfruchtbar sind, mit Wasser zu versorgen, denn der größte Theil Peru's besteht aus steilen Gebirgen und Sandebenen, die des Regens entbehren, jener besitzt nur feuchte Waldbäche. Der König ließ Berge ebnen, diese rund herum terrassiren, und längs dem Abhange derselben drei gemauerte Wasserleitungen, jede 120 Stunden (60 Meilen) lang von behauenen Steinen aufführen!! Von diesen herrlichen Bauwerken sieht man nur noch die bewundernswürdigen Trümmer, rund umher dürre Wüsten, wo sonst bewässerte große Grasplätze und Kornfelder lagen.

Der letzte regierende Inka war Atabaliba, von Andern Atahualpa genannt, welchen der schreckliche Statthalter, Marquis Franz Pizarro d) am Festtage der Kreuzes-Erhöhung, den 14. September, nach einigen Schriftstellern den 10. Mai 1533 Morgens erdrosseln ließ, am Abend vorher hatte der unglückliche Monarch — ohne ein Spanisches Wort zu verstehen — sich taufen lassen, um nicht lebendig verbrannt zu werden, wie sein Todes-Urtheil lautete. Pater Vincent, der kein Peruanisch verstand, hatte den König durch einen Dolmetscher, der auch nur wenige Worte Peruanisch sprechen konnte, zur Annahme des Christenthums berebet, um das Verbrennen in das Erwürgen zu verwandeln.

d) aus Truxillo in Estremadura gebürtig, der älteste Vasall eines Dieners in der Königl. Küche. Er konnte weder lesen, noch schreiben. Im J. 1524 erboten sich drei Waghälfen, der Soldat Pizarro als Hauptanführer — auf ihre Kosten Entdeckungen im Innern Peru's und Chiles zu unternehmen, der Statthalter Peter Arias d'Avila willigte ein. Pizarro beschwagte mehrere Soldaten zur Theilnahme, Abenteuerer, Herumtreiber und Raubflüchtige gefüllten sich zu ihnen, er erhob sich zum Hauptmann, Pater Vincent ward mitgenommen und nun drangen sie zusammen in Peru ein, worin vor ihnen viele Spanier umgekommen waren. Glück und Aberglaube der Einwohner begünstigten die Soldatischen im Norden und Vorgehen.

Der letzte Abkömmling der Inka, Diego Zapal Amaru, wurde 1782 — ohne ihm eine Vertheidigung auf die fälschliche Beschuldigung einer versuchten Empörung zu erlauben — hingerichtet, damit, nach spanischen Grundsätzen, kein Inka:Abkömmling mehr lebe und kein Peruaner einen Sohn der Sonne verehren könne. Noch jetzt betrauern die Unterdrückten in ihren Trauergefängen (Yarbíes) ihre alten Fürsten und deren Glanz und Herrlichkeit.

B r a s i l i e n , P a r a g u a y.

Höchst auffallend ist folgende Entdeckung in Brasilien. Nicht weit von Montevideo, am Platafluß, fand ein Pflanzler auf seinem Felde beim tiefen Graben eine Art Grabstein, der eine Gruft von Mauersteinen bedeckte, in welcher 2 Schwerter, ein Helm, Schild und eine übergroße irdene Amphora (Weingefäß) lagen. Auf dem Decksteine stehen noch sehr deutlich die Fragmente der Worte in griechischen großen Anfangsbuchstaben (hier verdeutsch): — „Zur Zeit der Herrschaft Alexanders, Sohn „Philipps, Königs von Macedonien, in der 166. Olympiade“ — (also über 390 Jahr vor Christo). Das Uebrige ist nicht zu entziffern, bis auf den Namen: Ptolom. Auf dem Griff der Schwerter ist von getriebener Arbeit Achill zu sehen, wie er Hector's Leichnam um Troja's Mauern schleift.

Man muß annehmen, daß der in der Inschrift vorkommende Ptolomäus vielleicht der Anführer einer Flotte oder eines Schiffes war, das, vom Sturm ergriffen, durch die Meerenge von Gibraltar getrieben, auf dem Ocean an die Küste von Brasilien verschlagen und hier ein Denkmal errichtet wurde.

Das Gefundene wird in Montevideo aufbewahrt (Allgem. Zeitung von Bogota und Journal des Voyages et archives géographiques, Decemb. 1827). Woher erhielten die Griechen Backsteine und Mörtel in Brasilien, oder hatte das Schiff dergleichen an Bord? Bis jetzt sind in dem verwilderten Brasilien und Pa-

raguay keine Bauwerke ausgegraben und dadurch eine Cultur untergegangener Völker bekundet worden, wie in Nordamerika s. C.

C. N o r d : A m e r i k a.

In dem 300 deutsche Meilen langen und 700 Meilen breiten Landstrich vom Golf von Mexiko ab, in den Thälern des Missouri, Mississippi und in den weiten Gefilden am Erie-See, im Staate Ohio mit seinem 1500 Fuß breiten Ohioflusse und dem Strome Muskingum, scheinen die Wohnsitze einer zahlreichen Ubevölkerung gewesen zu seyn.

Ueberall in dieser ungeheuern Länderstrecke bemerkt man Ueberreste von Werken, welche von der Stärke, der Volksmenge, dem Genie und der Ausdauer dieser ausgestorbenen Nationen Zeugniß geben. Niemand kennt sie, kein mit der kleinlichsten Sorgfalt betrachtetes Bruchstück, kein Gebein und Metall geben das geringste Licht, weder über die vormals blühende Bevölkerung, noch über den Zeitpunkt, wo sie an den zahlreichen Nebenflüssen des Ohio, Missouri, nach dem Süden und Norden, Osten und Westen sich verbreitet haben.

In allen diesen Gegenden fand man in den Grabhügeln, außer den Skeletten, steinerne Beile, Wasserkrüge, 6 bis 8 Gallonen (1 Gallon 4 Quart) enthaltend, Töpfe und Tassen mit eingeprägten sonderbaren Figuren von Vögeln und vierfüßigen Thieren, Lanzen, Pfeilspitzen und sogar Stücke von Hohlglas und Messingplatten. Diese Metallstücke rühren nicht von Europaern her, und gerade diese Metallverfälschung des inländischen Kupfers mit dem nicht einheimischen Gallmey und die geschliffenen Glasstücke erklären, daß die Ausgestorbenen entweder Handel mit andern Völkern trieben, oder in den Künsten so weit vorgeschritten waren.

Die ausgegrabenen Werke — die mehresten am Ohio — schließen Festungsbauten, Erdaufwürfe oder Gräber (Tumuli),

steinerne Gebäude und Mauerwerke, die sich bis 30 engl. (8 deutsche) Meilen hinziehen, von Ziegeln und Erde in sehr beträchtlicher Tiefe, parallele Erdwände, Höhlungen, Felsen mit Hieroglyphen und Inschriften, Götzenbilder, Muscheln aus andern Ländern, Vasen und Mumien in sich. Eine dieser Festungen im Ohiosstaat nimmt eine Fläche von 100 Morgen Landes (Acres) ein, ist an der Grundfläche von einer 20 Fuß dicken, 30 Fuß hohen festen Erdmauer und einem 20 Fuß breiten Graben umschlossen. Alle Reisende und Gelehrte stimmen darin überein, daß die gefundenen Bauwerke im Innern Nordamerika's nichts mit den Vertheidigungswerken der jetzigen Indianer und Europäer gemein haben, denn sie sind nicht gegen Feuergehoß aufgeführt, und die Indianer kennen weder Erdwälle noch Gräben, sie verstehen nur Verhaue zu errichten, nämlich Pfähle mit starken Zweigen durchschlungen. In einem ausgegrabenen Hause, 12 Fuß im Viereck, die Mauern von rauhen Steinen, bis zum Fundament eingestürzt, stand noch ein regelmäßig gebauter Heerd, oben auf diesem lagen Kohlen und Asche.

Die in den Grabhügeln — oft bis 15 Fuß lang und 40 Fuß hoch — gefundenen wohlerhaltenen Gerippe hatten den Kopf nach Nordwest gekehrt, die Arme hinter dem Kopf ausgestreckt. In andern Gräbern fand man Gebeine von Personen verschiedener Größe, doch den heutigen großen wohlgebauten Wilden nicht im geringsten ähnlich, denn die Skelette deuteten auf kleine untersehte Menschen, vielleicht Kinder. Dagegen fand man im Staate Indiana, im Norden des Ohio, in den Gräbern Beinschenkel und Schädel, welche Giganten angehört haben müssen. Alle Gräber sind mit Sorgfalt erbaut, im Innern mit großen flachen Steinen ausgelegt. Zu bemerken ist, daß die heutigen Indianer von dem Gebrauch der Grabhügel nichts wissen und keine Gräber ansetzen.

Ueber allem Diefen standen noch vor 50, 60 Jahren un durchdringliche Waldungen von ungeheurn Buchen, Eichen, Ahorn, Tulpenbäumen u. u. von erstaunlicher Stärke, deren oft

nige mehr als 400 genau bezeichnete (jährliche) Vegetations-Dinge zählten, viele Stämme, die 5 bis 6 Fuß im Durchmesser hatten. Die Gegenden selbst fast unbewohnt, größtentheils eine weite Wüste, jetzt — von tausend neuen Bewohnern bedeckt.

D. B e t r a c h t u n g e n .

Die Götzenbilder in den Landstrichen Tennessee und Mathez am Mississippi, die Meermuscheln, die Mumien aus den Kalkhöhlen, die unerklärbaren hieroglyphischen Inschriften auf dem berühmten Writing-Rock (Schriftfelsen) im Staate Massachusetts sind Gegenstände zu einer Frage

über den Ursprung der Amerikaner, geworden. Jene Schrift auf dem großen Granitblock besteht aus Zügen aller Art, aus Dreiecken, Rundungen, Kreuzen (das ägyptische Symbol), Schlangen und Menschengestalten. Dennoch scheinen wohl diese Zeichen keine Inschrift zu seyn, denn die zur Schrift angewandten Zeichen erfordern doch eine Richtung, nach der sie zu stellen sind, in diesen Figuren nimmt man aber keine wahr. Eben so wenig ist eine gewisse Spur von einer Verbindung dieser verschwundenen Nationen nach Süden hin zu entdecken.

Völker, die so herrliche Zeugnisse ihres Daseyns, ihrer Ausrüstung, Geistesfähigkeiten, Bildung und Wäldersprache in den Ruinenmassen — nur nicht ihre Namen und Staatsgeschichte, ihre Abstammung und ihr Fortbestehen — der Nachwelt hinterlassen haben, deren Werke in fast unzugänglichen Wäldern und tief im Innern der Erde verborgen lagen, bis Bergleute, Miner, Pflanze, Naturforscher, Reisende und Kaufleute vorwärts drangen und sie entdeckten, woher kamen jene Nationen, wo sind sie geblieben und wie sind sie ausgerottet worden?

Alles ist im Dunkel. Wir müssen also bloß Schlüsse ziehen aus Körperbau, Farbe, Sprache, Sitten und Religion, doch auch dies vermag hier Niemand. Nur ist von gründlichen Naturforschern nachgewiesen worden, daß die Strandpflanzen der Südseeländer und Amerika's mit denen von Süd-Asien, Newholland und Afrika Gemeinschaft haben.

Wodurch sind aber jene angebauten und bevölkerten Länder mit solcher Erdmasse von 10 bis 20, auch 30 Fuß Tiefe so überschüttet und bedeckt worden, daß Bäume, viele Jahrhunderte alt, und undurchdringliche Wäldungen darauf wuchern konnten? Ausgebrannte Vulkane sind in diesem Landstriche nicht und Erdbeben dem Indianer fremd. Bestimmt man Anschwellungen als Ursachen dieser Erdbedeckungen, so gehören alle entdeckte, hoch über der Meeresfläche ragende Trümmer einer Vorwelt und einer Zeit an, die kein Sterblicher zu berechnen vermag.

Cuvier sagt in seinen Ansichten von der Urwelt: Es ist gewiß mehrmals der Fall gewesen, daß schon aufs Trockne gesetzte, von lebenden Wesen bevölkerte Landstriche wieder vom Wasser bedeckt worden sind, vielleicht dadurch, daß sie in Abgründe verschlungen wurden, oder daß die Wasser sich wieder über jene erhoben haben und insbesondere die Oberfläche, welche das Meer bei seinem letzten Rückzuge freigelassen hatte, war schon einmal trocken gewesen und hatte seine Menschen, Thiere und Pflanzen ernährt.

Die Veränderungen (Katastrophen) müssen urplötzlich erfolgt seyn, zahllose uns nun fremde Wesen sind auf immer untergegangen und haben in der Erde nur einige Spuren zurückgelassen. Es ist bewiesen, daß die jetzt lebenden Menschen und Thiere keine Abarten jener untergegangenen sind. Woher kamen diese?

§. 2.

Neuere Zeit. Sendungs- (Post-)
Anstalten.

A. Mittel: Amerika.

In dem Tagebuche des Eroberers Hernando Cortez steht: Am grünen Donnerstage (in einer andern Ausgabe: Am Charfreitage) 1519. Unter ihrem (des mexikanischen Statthalters Pili-patoë und des Feldherrn Teutile) Befolge befanden sich auch Maler aus ihrem Lande, welche gleich bei dem ersten Anblick die (spanischen) Schiffe, Soldaten, Pferde, Geschütz und alles, was sie nur im Lager sahen, mit unglaublicher Geschwindigkeit abzeichneten, sie entwarfen alles, was ihnen vorkam, sehr natürlich mit Farben und Pinsel auf zubereitetes Baumwollenzug. Teutile ging in sein Lager (Hütten von Baumzweigen) zurück und überschnittete von da aus dem (Kaiser) Montezuma die eingezogene Nachricht, nebst den Schildereien und den Geschenken des Cortez.

Ungeachtet der kürzeste Weg von (der Hauptstadt) Mexico bis Ulloa (dem Ankerplatz und Lager des Cortez) 60 spanische Leguas (45 deutsche Meilen) beträgt, so lief des Kaisers Antwort schon am siebenten Tage ein — also 90 deutsche Meilen zu Fuß hin und zurück — und für den Cortez ein Geschenk, das hundert Indianer auf dem Rücken trugen.

Die mexikanischen Monarchen hielten eine große Anzahl Läufer, welche auf allen Heerstraßen durch das ganze Reich vertheilt waren. Man wählte junge rüstige Leute aus und übte sie von Jugend auf im Laufen, sie lösten einander auf dem Wege in eigenen Stationshäusern ab. Die Entfernung dieser Wechselörter war so genau nach dem Maße der menschlichen Kräfte bestimmt, daß der großen Geschwindigkeit ungeachtet, dennoch Keiner ganzlich abgemattet war, wenn ein Andreer in seine Stelle, zum Weiterbringen der Nachricht, trat.

Die Königl. Bibliothek in Paris besitzt eine höchst schätzbare Sammlung Mexikanischer Handschriften, theils Originale, theils Copieen auf Palmen- und Agavepapier. Die merkwürdigsten sind (in Bilderschrift) der Bericht, welchen Montezuma's Optone über das in Cortez Lager Gesehene abstatteten — und ein Finanz-Etat (Budget) des Kaisers auf einem Blatte, fast 7 Fuß lang und 1 Fuß breit, das Reich ist darauf nach Provinzen abgetheilt. Außerdem ist noch ein dicker Band in folio, mit der Eintheilung des Reichs nach Kirchspielen (zur Zeit des ersten spanischen Vice-Königs) wichtig, darin sind 10,000 Hieroglyphen mit ihrer Aussprache zum Lesen der Bücher. Lord Kingsborough in London will eine Sammlung mexikanischer Handschriften in Steindruck herausgeben.

Bilder waren also die Schriftsprache, und Botenläufer, stationsweise, die Sendungs-Anstalt der Mexikaner.

B. S ü d : A m e r i k a.

Alle Beherrscher Peru's, die Inkas, redeten eine eigene Sprache, welche nicht einmal dem Adel, noch weniger dem Volke gelehrt werden durfte. Merkwürdig ist, daß Botschaften in jener Familien-Sprache mündlich von einer Reichsgränze bis zur andern durch die Chasquis, (Botenläufer des Fürsten) gebracht wurden, solche mündliche Nachricht bisweilen durch den Mund von mehr als 100 Menschen und über mehrere 100 Meilen tief und kein Ueberbringer die telegraphische Mittheilung verstand. Die Inkasprache ging in der zweiten Generation, nach der Eroberung Peru's durch die Spanier, unter.

Die Sprache, welche jetzt die Indianer reden, ist das Quechuan, oder die allgemeine der Peruaner. Buchstaben hatten sie nicht, nach dem Berichte der spanischen Geschichtschreiber, sondern in der Stelle der Schrift und Briefe, ihre Quipos oder Knotenschnüre. Diese waren aus baumwollenen Strehnen

geflochten, deren Farben und die Verschiedenheit des Schärzens oder der Knoten den oft sehr geistreichen Inhalt bedeuteten, welchen jedoch nur die Inka's und die Statthalter verstanden. Diese Quipos, auf andre Art geflochten und geknotet, waren die Jahrbücher oder Chroniken eines jeden Orts, die Erklärungen wurden, wie die Sagen und Volkslieder, durch mündliche Ueberslieferung und Auswendiglernen fortgepflanzt. Solche Schindredienten auch zu Rechnungen und Kalendern und die Knoten bezeichneten die Zahlen, in denen sich kein Peruaner irrte.

Die Spanier fanden im J. 1527 bei der Eroberung Peru's uralte, von den Landesfürsten erbaute Wege auf abgeplatteten Bergen und ausgefüllten Thälern und Schlünden, und auf dem großen Wege zwischen Lima und Quito Riesenbrücken, die auf stark gespannten Lauen ruhten. Auf diesen geebneten Straßen, besonders aber auf der 500 Lieues (303 deutsche Meilen) langen Hauptstraße waren in der Entfernung von etwa $\frac{1}{2}$ zu $\frac{1}{2}$ deutsche Meilen kleine thurmähnliche Häuser von Steinen erbauet, in welchen sich stets sechs königliche Botenläufer, jene Chasquis, mit ihren Familien aufhielten.

Gerade wie bei den Persern unter Cyrus, liefen diese Fußboten oder Aufposten mit der von einem angekommenen Boten gehörten (also mündlichen) Nachricht, oder dem Befehl des Monarchen, oder einem empfangenen Quipos (Knotenschnur) zum folgenden Wachtthause, um solche einem dort wartenden Boten zuzubringen, der sogleich weiter lief. So ging dies Zureißen, Weitertragen und Zureißen fort und fort bis zum Endpunkte.

Diese Chasquis vertraten auch die Stelle der Reit- und Stationspferde. Der Abgesandte (Courier) des Inka, oder eines Statthalters, und jeder vornehme Reisende nach oder vom Hofe setzte sich auf die Schulter des Chasquis — dessen Schnelligkeit im Laufen oft die eines Pferdes übertraf — der, nach erreichten folgenden Wachtthause, noch im Rücken mit einer seltenen Gewandtheit und einem eigenen Schwung seinen Reiter auf die Schulter des ihn ablösenden Läufers warf. Dieser empfing

jenen wie im Flug bestehende, und lief mit dem aufhockenden Postsagler, ohne nur einen Augenblick zu verweilen, fort bis zum folgenden Stationshause. So ging diese Courier-Reiterei in einem Trabe Tag und Nacht von Station zu Station, und mehr als 100 deutsche Meilen wurden innerhalb 24 Stunden zurückgelegt.

Ch. G. Vischer sagt in seiner: Allgemein geschichtlichen Zeittafel des Postwesens S. 8., daß im J. 1528 die Nachkommen des Francesco Carapajal — eines der Chiefs, die nach der Eroberung von Peru an dem damaligen Bürgerkriege Theil nahmen — neben ihren weitläufigen Ländereien, auch das Post-Privilegium für Chili erhielten.

Vorstehende Beispiele führen zu der Betrachtung, wie ein und dieselbe Einrichtung bei so ganz verschiedenen Völkern — den Persern, Mexikanern und Peruanern — im Gebrauch war. Es ist kaum glaublich, daß die Amerikaner jemals von der Anstalt eines vor mehr als 2000 Jahre untergegangenen Reichs und eines durch den Süd-Ocean über 3000 Meilen entfernten Landes, Kenntniß haben erhalten können, um nach dem Muster Persiens ihres Aufpassens und landesherrliche Botenläufer einzuführen.

Jeze uralten indianschen Einrichtungen scheinen jedoch die Richtigkeit der Behauptung zu bestätigen, daß aus dem Bedürfniß,

eine Nachricht; einen Befehl, oder sonst etwas Wichtiges einem Entfernten mitzutheilen und von diesem zu erhalten,

die Einrichtung aller Sendungs-Anstalten hervorgegangen sey. Die Art der Ausführung und die Mittel zum Zweck thun wohl nichts zur Sache, selbst auch der Umstand bleibt, meines

Bedünkens, gleichgültig, ob die Nachricht, der Befehl u. u. durch Schrift, Weitersagen, Bilder, Quipos oder andre, dem bestimmten Empfänger verständliche Zeichen, zugebracht werden.

Eben so geben jene verschollene Reiche den Beweis, daß überall da, wo eine Staats-Verfassung bestand, zugleich Sendungs-Anstalten für Mittheilung einer Kunde, der Befehle des Landesherrn, und für das Privatleben u. u. eingeführt worden sind. Zudem ist dieser Beweis denjenigen, welche alle Sendungs-Anstalten Posten nennen, noch eine Bereicherung ihrer Meinung, daß schon im hohen Alterthüm überall Posten erfunden worden und eingeführt gewesen sind, ohne gerade das Vorbild aus den Anordnungen vormaliger oder noch lebender Völker zu entnehmen oder nehmen zu können.

Bis zum Freiheitskriege der Spanischen Kolonien in Mittel- und Süd-Amerika in diesem Jahrhundert, bestand die Postverfassung des Mutterlandes Spanien in allen amerikanischen Provinzen.

In den noch nicht ruhigen unausgebildeten neuen Republiken betrug, nach dem Finanz-Etat vom 1. Januar bis zum 30. Junius 1828 die Einnahme vom Seezoll 2,750,000 Dollars (zu 1 Thlr. 13 Sgr. 2 Pf. Preussisch) — von der Münze 91,000 D. und von der Post 107,000 D. sind 158,900 Thlr., folglich in einem Jahre 307,920 Thaler.

C. Nord : Amerika.

Vereinigte Freistaaten.

Revue encyclopédique, 1827. — Columbus, Octoberheft u. — Leipziger Zeitung, 1827, Nr. 201. — Amerikanische Zeitungen — Polytechnisches Journal — Message of the President of the United States, Decemb. 1828. Silliman americ. Journal.

Der ewig denkwürdige Benjamin Franklin ist der Stifter der Post-Anstalten in den Vereinigten Freistaaten, er führte jene zuerst in Pensylvanien mit so glücklichem Erfolge ein, und so ehrenvoll, daß ihn die Staaten, im Namen des Mutterlandes England, im Jahr 1753 zum Chef des Postwesens in Nord-Amerika ernannten.

Nach der Trennung von diesem Mutterlande und nach erlangener Selbstständigkeit gehören einer jeden Provinz die Postanstalten als ein Eigenthum und ihr untergeordnet an, im Allgemeinen jedoch der Gesamtheit, d. h. dem ganzen Staat. Denn nach der Constitution vom 4. Julius 1776 und der Bundes-Acte vom 17. September 1787 darf der Congreß — die Gesamtheit der Repräsentanten eines jeden einzelnen der 24 Staaten — nur Verfügungen erlassen, welche

- 1) sich auf Auflagen beziehen, die zur Vertheidigung und für den Wohlstand der Union — wohin auch das Postwesen gehört — im Allgemeinen nothwendig sind,
- 2) Geld-Anleihen auf den Credit der Union,
- 3) den Handel mit fremden Nationen und den Verkehr mit den Indianern einzurichten,
- 4) Geld zu prägen und dessen Werth, so wie den Werth des fremden Geldes zu bestimmen,
- 5) Krieg zu erklären,
- 6) Armeen auszuheben,

7) eine

- 7) eine Marine zu schaffen und zu unterhalten, und
- 8) die Miliz zu versammeln, anzuordnen und deren Bewaffnung und Kriegszucht zu beaufsichtigen.

Jeder einzelne Staat macht dagegen in seinem Bezirk die Anordnungen, welche er zum allgemeinen Besten nöthig und zweckmäßig hält, z. B. das Errichten der Post-Anstalten — die in der Regel Nachahmung der englischen sind, — die Verbindung der Posten mit denen der Nachbarstaaten u. s. w.

Im J. 1790 waren nur 75 Postverwaltungen in ganz Nord-Amerika und die Poststraßen dehnten sich nur auf 2000 englische Meilen aus. Nach 36 Jahren, im J. 1826, zählte man schon 6500 Postcomtoire und die reisenden Posten durchliefen in allen Richtungen fast 1,500,000 engl. (321,428 $\frac{1}{2}$ deutsche) Meilen.

Der General-Postmeister hat dem Congreß einen Bericht vorgelegt, in welchem die Fortschritte des Postwesens vom J. 1792 bis zum J. 1828, von 5 zu 5 Jahren, angegeben worden sind. Während dieser Zeit hat die Zahl der Postämter von 200 bis auf 9000, und die Zahl der von Posten fahrbaren Wege von 5642 auf 114,536 zugenommen. Die Postverbindungen werden durch die schönen, stets ausgebesserten Straßen, durch die Kettenbrücken und durch die unaufhörlichen Straßen-Neubauten ungemein befördert, nirgends finden sich Gegenstände, die unterwegs den Ritt oder die Fahrt hemmen. Nur beim Extrapostfahren tranken die Postillons jedesmal die Pferde und — sich selbst, wenn 4 engl. Meilen zurückgelegt sind und verweilen mitunter oft zum großen Verdruß der Reisenden, besonders zur Winterzeit.

Die Unterhaltung der Briefposten kostete im J. 1790 nur 38,000 Dollars (54,677 Thlr. 20 Sgr. 4 Pf.). Sie ist 1826 auf 4,200,000 Gulden (824,000 Thaler) gestiegen. — die Kosten der fahrenden Posten waren in jenem Jahr 1790 nur 22,000

Dollars (31,716 Thaler) im J. 1827 schon 800,000 Dollars (1,151,111 Thaler).

Der Postmeister:Antheil war von 8000 Dollars (11,511 Thaler) im J. 1790, nach 36 Jahren auf 400,000 Dollars (575,555 Thaler) gestiegen.

Nach amtlichen Berichten betrug der reine Gewinn oder Ueberschuß beim Post:Departement der vereinigten Staaten im J. 1790 überhaupt . 76,000 Gulden (52,186 Thaler), im J. 1826 : . 2,400,000 : (1,648,069 :

Alle Ueberschüsse in der Post:Einnahme sind bisher nur allein zur Verbesserung der Post:Anstalten benutzt worden.

In sämmtlichen Staaten gibt es jetzt 8004 Postbehörden, und die Poststraßen erstrecken sich auf 13 Mill. 700,000 engl. (2,935,714 deutsche) Meilen. — Vom 1. Julius 1828 bis 1829 betrug die Post:Einnahme 1 Mill. 704,418 Dollars (2. Mill. 457,202 Thaler), dagegen die Ausgabe, nämlich:

für Gehalt der Postmeister	559,237 Dollars,
: die Beförderung der Posten	153,446 :
: zufällige Kosten	69,249 :

781,932 :

(sind 1,127,285 Thaler), Ueberschuß 922,486 Dollars (1,329,917 Thaler) (Samarische Zeit. 1830, Nr 19).

In dem in Boston erscheinenden American almanac and repository of useful Knowledge for the year 1830 steht: Der General:Postmeister empfängt 6000 Dollars, andre Nachrichten sagen 37,500 Thaler, 135,000 Francs Gehalt u. u. Ueberhaupt sind 7530 Postämter vorhanden — im J. 1789 waren nur 75. Die Ausdehnung der Poststraßen beträgt 105,336 engl. (21,800 deutsche) Meilen.

Sämmtliche Angaben sind aus amerikanischen Zeitungen genommen. Es würde indessen doch bestreunden, daß bei einer Bevölkerung von 13 Millionen Menschen, von welchen fast vier

Stebentel Handel treiben, die Post-Einkünfte nicht wenigstens auf das Dreifache sich belaufen, wenn nicht die Paket- und Dampfboote jetzt das Hauptmittel aller Sendungen an Briefen, Waaren und zum Reisen geworden wären. Darum sind

die Paketboote und Dampfschiffe

auf den mächtigen Flüssen und Seen Nord-Amerika's von der höchsten Wichtigkeit und der gewinnreiche Einfluß jener Anstalten auf den innern Verkehr des Landes ist nicht zu berechnen.

Nord-Amerika eignet sich zwar die Erfindung der Dampf-schiffe zu, denn der Ingenieur Robert Fulton erbaute im J. 1807 das erste Dampfschiff und vollendete die erste Wasserfahrt damit von New-York bis Albany 57 L. in 32 Stunden; aber 19 Jahr vor ihm, 1788, hatte James Taylor in England schon den ersten Versuch mit einem Dampfboot auf dem See Dals-winter gemacht.

In Amerika ist das bis jetzt größte Dampfschiff erbaut worden, es trägt 500 Tonnen (zu 2000 Schiffspfund, 100 Pf. auf 1 Zentner, also 10,000 Zentner), und fährt von Neu-Orleans auf dem Mississippi, Ohio nach Pittsburg am Missouri 2000 engl. (557 $\frac{1}{2}$ deutsche) Meilen in 22—25 Tagen, welcher Weg sonst mit Ruder- und Segelschiffen nur in 6 Monaten zurückgelegt werden konnte.

Jetzt fahren 220 Dampfschiffe auf dem Mississippi und den 22 Flüssen (Missouri, Ohio, Tennessee u. c.), die in ihn münden, die Fahrstrecken betragen zusammen 8440 Meilen, der Tonnengehalt ist auf 38,500, der Holzbedarf auf 880,000 Klafter berechnet worden. Außerdem noch 4000 platte Böte, welche jährlich die Flüsse befahren und 160,000 Tonnen enthalten, 40 auf dem Kanal von Long-Island, auf der Hudsons-Bay, ohne die vielen, welche auf dem St. Lawrenceflusse und den großen Seen benutzt werden. Im J. 1820 waren überhaupt 342 Dampfboote im Dienst. Sonst dauerte eine Wasserfahrt von Neu-Orleans nach Louisville,

150 Postmeilen, drei Monat, gegenwärtig wird solche weiter hinauf bis Cincinnati 1600 engl. (320 deutsche) Meilen, in 12 Tagen aufwärts, in 7 Tagen abwärts vollendet. Gegenwärtig gehen Paketboote und Dampfschiffe von New-York nach Pensacola, Neu-Orleans und Savannah.

Ein Dampfboot auf dem Mississippi fährt von Louisville in Kentucky nach Neu-Orleans, 694 geogr. Meilen, mit voller Ladung aufwärts in 8 Tagen 2 Stunden, stromabwärts in 4 Tagen 22 Stunden — und von New-York bis Detroit 763 engl. (163½ deutsche) Meilen stromaufwärts in 4½ Tag, abwärts zuweilen in noch nicht 50 Stunden.

Die Reisekosten sind bedeutend; so werden z. B. von Baltimore nach Philadelphia 99 engl. (21 deutsche) Meilen, mit Kost 8 Dollar (11½ preuss. Thaler) — ohne Kost 6 Dollar (8½ Thaler) — von Baltimore nach Norfolk 280 engl. (60 deutsche) Meilen 10 Dollar (14½ Thaler) mit Kost bezahlt, man ist 2 Tage und 1 Nacht unterwegs.

Man hofft, binnen höchstens 10 Jahren auch die großen Landseen zu befahren und eine Verbindung mit dem Stillen Meer, nach der Durchgrabung der 12 Meilen breiten Meerenge von Panama, mittelst eines Wasserweges nach China und Neuholland, für Dampfboote zu schaffen.

Für Rechnung der Post sind schon viele Dampfschiffe im Gange, sie vertreten zum Theil die Stelle der Briefposten und zwar auf Kontrakte mit den Eigenthümern.

F u h r w e r t e

aller Gattungen sind in jeder Stadt vorhanden. In Philadelphia stehen über 600 Personenwagen mit schönen und starken Pferden bespannt, die in einem Trabe stündlich 4 engl. Meilen laufen. Höchst gefährlich ist jedoch auf diesen Fahrten die Wuth der Stages- (Land- oder Personenwagen-) Kutscher, es im Wettjagen

einander zuvor zu thun, bald stürzen die Pferde todt hin, bald bricht ein Passagier den Arm, bald werden alle Reisenden mehr oder minder beschädiget. Tollkühnheit ist ein tief eingewurzelter Charakterzug des Nord-Amerikaners.

Eine gleiche Raserei des Wetteifers beherrscht in noch höhern Grade den rohen wilden Seefahrer. Die ganze Seligkeit der Kapitäne eines Paketboots oder Dampfschiffs besteht in dem Uebersegeln eines andern Fahrzeugs, an Menschenmord und Unglück denkt Niemand, weil jedem Gesunkenen die Freiheit bleibt, entweder aufzutauken und sich durch Schwimmen zu retten, oder, wenn er dies nicht versteht, durch seine Dummheit zu ertrinken.

Witunter werden große Wetten von den Kapitänen eingegangen. Die Dampfboote auf dem Delaware und Mississippi sind im ewigen Wettstreit begriffen, was häufig die Passagiere großer Gefahr aussetzt, denn die Kessel werden überheizt und bersten daher häufig. Die Zeitungen sind voll von Unglücks-Nachrichten aller Art. Das Dampfboot Nord-Amerika machte oft 18 engl. ($3\frac{1}{2}$ deutsche) Meilen in einer Stunde und hat einmal 20 Meilen ($4\frac{1}{2}$ deutsche) in einer Stunde zurückgelegt (Courch. Nachricht im Morgenbl. 1829, Nr. 235, S. 938).

Das Personengeld ist theurer, als in Deutschland; aus Baltimore gehen täglich Postkutschen auf den herrlichsten Landstraßen ab, man bezahlt für 16 deutsche Meilen und einen Sitz im Wagen 8 Dollars, sind 11½ Thaler.

In Kanada sind die Wege überhaupt gut, der von Quebec nach Montreal ist der vorzüglichste. Sobald im Herbst der erste Schnee fällt, werden Stangen an den Wegen eingegraben, um

deren Richtung zu bezeichnen, dem Verreisen der Posten und Reisenden vorzubereiten und das Fortkommen zu erleichtern. Im Winter sind Schlitten, Kariolen und vierköpfige Wagen, im Sommer einspännige Kaleschen für 3 Personen im Gange.

Jetzt ist im Werke, eine große Handelsstraße von Washington nach Mexiko — etwa 3300 engl. (707½ deutsche) Meilen weit anzulegen. Welch ein Unternehmen!

A n h a n g.

A u s t r a l i e n.

Am 10. Mai 1787 segelten, als Hauptgeschwader, 9 große Transportschiffe mit 1800 theils zum Strache, theils zum lebenslänglichen Gefängniß verurtheilten Verbrechern — Männern und Weibern, auch Jünglingen und Jungfrauen — aus Portsmouth nach Botany Bay auf Neu-Holland und nach van Diemensland ab, nachdem einige hundert Eingesperrte, während des dreimonatlichen Verweilens, auf den Schiffen gestorben waren.

Vier Kriegs- und zwei Munitionsschiffe geleiteten die ehrsamten Kolonisten, Commodore Philipps war Anführer der Eskadre, zum Gouverneur des neuen Staats und zum unbeschränkten Richter über Leben und Tod der Anbauer bestellt. Die Schiffe enthielten außerdem die Beamten, Geistlichen und Garntson, Lebensmittel, Kleidungsstücke jeder Art, Munition, Ackergeräthe und Handwerkszeug, Schmereien, lebendes Vieh, Reis, Taback, Rum, Spielwerk für die Wilden und andre Gegenstände in großer Menge.

Zu jenem Delinquenten-Corps gesellte sich noch eine Unzahl Freiwilliger, die den Beruf in sich spürten, sich jenseits Amerika glücklich zu machen, weil es diesseits nicht gelingen wollte. Die

Erfahrung sprach und spricht ja von jeher und immer, daß in dem Kleinen und Unmächtig: Scheinenden die Anfänge des Gro: ßen und Bedeutenden liegen, wenn man nämlich die Zeit und Umstände wahrnimmt und diese stets im Auge behält. So war es auch dort im neuen gelobten Lande.

Jetzt, nach 45 Jahren seit jener Auswanderung, stehen schon gebaute Städtchen mit dem Hauptort Sidney, wohl eingerichtete Landhäuser, Dörfer und Meiereien da, wo sonst undurchdring: liche Wäldungen und 6 Fuß hohes Gras jeden Schritt erschwer: ten. Die in Sidney erscheinende Zeitung meldet unterm 27. Ju: nius 1828: „Zu den Verbesserungsplanen auf der Kolonie ge: „hört die beabsichtigte Einführung von Land: und Postkut: „sen, welche zweimal wöchentlich zwischen den vorzüglichsten „Städten hin: und herfahren sollen. Also der Anfang eines „formlichen Postwesens.“

Dritte Abtheilung.

Vom

P o s t = N e g a l e.

I n h a l t.

Einleitung.

Erster Abschnitt.

Von Deutschlands vormaliger Staatsverfassung.

- §. 1. Entstehung der Staaten in Deutschland.
 - §. 2. Hohe Klassen der Stände.
 - §. 3. Reichsfürsten.
 - §. 4. Erz:Kämter.
 - §. 5. Deutschland als Wahlreich. Kurfürsten.
 - §. 6. Lehenswesen. Hoheitsrechte der Vasallen.
 - §. 7. Reichstage.
 - §. 8. Reichs:Gerichte.
-

Zweiter Abschnitt.

Vom Postregale.

-
- §. 1. Was sind Regalien?
 - : 2. Vorbehaltene Regalien des Kaisers (*Regalia reservata*) voriger Zeit.
 - : 3. Regalien der Reichsstände.
 - : 4. Vom Postregal und dessen Ausübung von den Reichsständen.
 - : 5. Streit zwischen den Reichsständen Deutschlands und dem Hause Thurn und Taxis über den Besitz der Posten und die Ausübung des Postrechts.
 - : 6. Auflösung des Reichspostregals. Folgen.
-

E i n l e i t u n g.

Der Name und das Wesen des Post-Regals sind erst vor zwei Jahrhunderten bekannt geworden und nur in Deutschland aufgetauchen, zu der Zeit, als die Kaiser die von der italienischen Familie de la Tour et Tassis (von Thurn und Taxis) errichteten Posten verbreiten wollten, den Reichsständen zumutheten, solche aufzunehmen und sie sogar den mindermächtigen Fürsten rechtswidrig aufdrangen.

Im Anfange des jetzigen Jahrhunderts verloren jedoch jene Reichsposten, durch das Reichsgesetz vom 25. Februar 1803 nicht nur ihre Benennung, sondern, durch die in demselben Gesetz ausgesprochene Souverainitäts-^{e)} Erklärung aller Reichsfürsten, auch ihre Wirksamkeit. Die Postanstalten des von Taxis wurden — was sie eigentlich von je an gewesen waren — als ein beschränk-

e) Im diplomatischen und Geschäftsstyl wird Souverainität geschrieben; so steht das Wort auch in Herse's Verdeutschungsbuch, in der Real-Encyclopädie und in fast allen juristischen Werken — Neuere Gelehrte und Sprachforscher schreiben dem Französischen gemäß: Souveraineté, auch Souveränität.

tes Monopol des genannten Hauses und als dessen Privat-Eigenthum erkannt und als solches in Schutz genommen. Die Stiftung des Rheinbundes, und die Entsagungs-Urkunde des jetzigen Oesterreichischen Kaisers Franz II. vom 6. August 1806 hoben auch den Streitpunkt wegen der Macht, des Alleinrechtes und der Befugnisse der Kaiserlichen Posten als Reichs-Anstalten, von selbst auf.

Der Grund aller vormaligen Zündthigungen und Widersprüche, Befehdungen und Gewaltschritte lag in der Deutung des Begriffs: Post-Regal, dessen Erklärung wieder aus dem Ursprunge und dem Wesen der deutschen Staats-Verfassung ganz früher Zeit entnommen werden muß; denn aus jener entwickelte sich eben die Befugniß zum Genuß der Regalien. Eins folgte aus dem Andern.

Es scheint mir nothwendig zu seyn, der Nicht-Sachkundigen wegen, das Wissenswerthe von Deutschlands vormaliger Staatsverfassung, von den Hoheitsrechten und wie die Reichsfürsten zur Ausübung derselben gekommen sind, vorangehen zu lassen, damit das Folgende auch von denen besser verstanden werde, welchen aus frühern Jahren und Studien der Staatskunde, so Manches nicht mehr ertinnerlich seyn möchte.

Erster Abschnitt.

Von Deutschlands vormaliger Staats- Verfassung.

Geschichte der Deutschen vom Prof. C. A. Menzel — besgl. vom
Dir. Straß — Teutsches Staatsrecht vom G. R. Schmalz —
Staaten-Geschichten von verschiedenen Schriftstellern — Dr.
Büsching Einleitung in die Geschichte des deutschen Reichs,
S. 33, 84 u. f. — Abhandlungen der Prof. Hasse, Mannert
über Reichsfürsten etc. — Grundsätze des deutschen Privat-Rechts
v. Prof. Runde in Göttingen — Convers. Lexikon B. VIII.,
S. 137 — Dr. Hassel Umriss der sammtl. Europ. Staaten,
B. I. — Statistik v. Meusel, Hptst. II., Abschn. X. — J.
Hübner Geographie, Th. III., S. 920 u. f. — Pütter
Staatsverfassung des teutschen Reichs, — und dessen Literatur des
teutschen Staatsrechts — v. Gundling Westphäl. Friedensschluß,
Th. II., S. 38 — Statistik v. Voigtel, Abschn. III. — C. F.
Häberlin Handbuch des Teutschen Staatsrechts, 3 Bände.

§. 1.

Entstehung der Staaten in Deutschland.

Fünf Hauptvölker besaßen den alten deutschen Boden im
zweiten und dritten Jahrhundert. Die Franken im Rheinland
und Belgien — die Allemannen in Schwaben — die Bojoa-
rier in Baiern, — die Thüringer in Thüringen und Franken —
und die Sachsen in Niedersachsen und Westphalen. Jenseits
der Elbe lebten die Slaven.

Die Urgeschichte Deutschlands spricht nur von zwei Stän-
den, von Freien und Leibeigenen oder Knechten, d. h. sol-

chen Personen, die auf Lebenszeit zu persönlichen Diensten verpflichtet und nicht Mitglied der Nation waren, auch keinen eigenen Willen hatten. Unter den Freien war kein Adel, die Nobiles der ersten Jahrhunderte waren nicht Adliche, sondern Vornehme, d. h. die Häupter der Gemeinden und Familien, die Richter und Anführer. Solche persönliche Vorzüge konnten jedoch nicht vererbt werden, sondern nur eigenthümliche Güter, diese vermochten aber keinen Stand zu gründen.

Alle freie Männer, welche Grundstücke besaßen, bildeten dadurch allerdings eine Art Adel, aber nur in der Bedeutung des Wortes: Grund:Eigenthümer, Odel in den Nordischen Sprachen von Od oder Ad, welches Gut bedeutet, also Odelmann oder Admann, ein Gütermann, Guts:Eigenthümer. Daher bezieht sich auch das Wort: von, allemal auf das Gut, von welchem der Edelmann, d. h. der Eigenthümer, den Namen führt.

Die Genossen einer oder mehrerer solcher Güter oder Marken — Dörfer oder Gemeinden, welche um das Haus ihres Gutsheeren wohnten — mögen sich, während des Friedens, in Gauen (Bezirke) vereinigt und unter Leitung von Vorstehern (Grawen, Seniores) die Angelegenheiten allgemeiner Freiheit, Vertheidigung und Sicherheit berathen, und ein mächtiger Befehlshaber frei: oder widerwillige Nachbarn unter seinen Schutz genommen haben.

Bei Fehden, Angriffen oder Vertheidigungen leisteten die befreundeten Nachbarn Beistand und empfingen dagegen während der Fehde Unterhalt und einen Theil der Beute, alles mit dem Vorbehalte, dem Hülfsgeleisteten zu folgen. Berühmte Krieger machten solche Gefolge sich für immer verbindlich, und traten auch wohl mit ihnen als Unter:Anführer in das Gefolge eines Ober:Anführers

Anführers. Daher hatte ein solcher Gewaltiger oft ganze Gane oder Bezirke in Gehorsam gebracht und sich unterworfen.

So entstanden in Deutschland viele kleine Staaten, und Beherrscher oder Fürsten. Ein Staat ist diesem zufolge eine Gesellschaft mehrerer Familien oder Gemeinden, welche die Beförderung des Wohls und Glücks ihrer Mitglieder zum Zweck hat und eine gemeinsame höchste Gewalt oder Oberherrschaft anerkennt (Häberlin B. 1, A. 3, S. 123).

J. 2.

Hohe Klassen der Stände.

a) Fürsten und Könige.

Im Beginn und Werden der Staatsverfassung und als nun die Mächtigsten und Reichsten sich zu Haupt-Anführern erhoben hatten und Fürsten und Könige (Kunige) geworden, waren dennoch diese Könige der freien Deutschen nicht Beherrscher, sondern nur Vorsteher und Ober-Richter des Volks.

Von der Menge der durch Eroberung erworbenen Ländereien gab der Herrscher, Fürst, späterhin König genannt, nach altem Gefolgerecht, seinen Beiständen und Gehülfen einen Theil der Beute — Landgüter mit Leibeigenen oder Besatz-Sklaven 1). —

1) Sklave. Menzel, B. II, S. 553 sagt: Wie in den alten germanischen Zeiten gab es jetzt noch leibeigene Knechte in Deutschland, die als Handels-artikel auf Märkten — besonders an den Küsten der Ostsee — gekauft und verkauft wurden. Der Name Sklave für: erkaufter Knecht, entstand aus dem Umstande, daß die Weissen dieser Unglücklichen aus dem überwundenen Volke der Slaven waren, und deren Name zur Bezeichnung der am tiefsten herabgewürdigten Menschenklasse fast in allen europäischen Sprachen gebraucht worden ist und wird.

Solche geschenkte Grundstücke gingen dann in das volle freie Eigenthum ihrer Empfänger über als All:Ode — daher lateinisch: Allodium, eigenthümliches Gut — jedoch mit der Verpflichtung der Beschenkten, das Reich oder Gebiet des Gebers, Fürsten oder Königs mit Kriegsdienst auf eigene Kosten und mit ihrer aufgebotenen Mannschaft (Unterthanen) zu vertheidigen. Diese Beschenkten und zum Beistand Verpflichteten wurden also Untergebene des Mächtignern.

Dies ist der Ursprung der Allodial: (eigenthümlichen) Güter und der Vasallenschaft. Als auch nach und nach die Lehnverfassung sich ausbreitete und die Freien in die Dienstbarkeit des Königs oder der Kirche, oder der Großen traten, verschwand denn auch die Zahl der Freien und der König ward der Grundherr des ganzen Landes. Als solcher vertheilte er denn ebenfalls Ländersücke an Kriegersleute, oder statt eines Soldes, an Staatsbeamte und an Günstlinge. So kamen denn Alle in die Abhängigkeit von einem Oberhaupt.

b) S t a a t s b e a m t e .

Ueber einzelne Distrikte setzte der König Grafen (Grafen, Comes) d. h. von ihm bestimmte Männer, welche Gericht hielten, die königlichen Gefälle besorgten, und im Kriege den Heerbann (die bewaffnete Mannschaft) ihrer Grafschaft (Gerichtssprengels) führten. Von dieser Gerichtsbarkeit waren aber die Besitzer großer Güter, welche selbst ehrenhafte Dienstleute zu Untergebenen hatten, befreiet, und übten sie in ihren Ländereien selbst aus. Auch diese Gebietenden zogen mit zum Heere des Königs oder Landesherrn.

Die Bestimmung oder Amtsverwaltung jener Grafen (Gerichtsherren) war verschieden, denn es gab

Gau:Grafen oder Richter in ihren Gauen oder Gerichtsbezirken, und zwar nur über die Grund:Eigenthümer, diese dagegen über ihre Hinterlassen (Unterthanen) und Leibeigene.

Burggrafen nannte man diejenigen, welche die Burgen des Königs, oder eines Fürsten verwalteten, beaufsichtigten und bei Fehden vertheidigen mußten.

Markgrafen, mit größern Grafschafts: oder Gerichtsbezirken an den Reichsgränzen g).

Pfalzgrafen waren Richter, welche außer ihrer eigenen Grafschaft noch über diejenigen eine Gerichtsbarkeit ausübten, welche unmittelbar unter dem Reichs:Oberhaupt standen. Ihr Amt ging in der Folge an die Herzoge über, mit Ausnahme derer am Rhein, namentlich in Lothringen.

Landgraf scheint eigentlich aus dem Markgraf für den Fall entstanden zu seyn, wo die Reichsgränze über ihr Gebiet hinaus erweitert war. Oft ließ auch der Beherrscher Herzogthümer eingehen und einer ganzen Provinz oder einem Lande einen Grafen als Verweser vorsehen, der nun den Namen eines Landgrafen erhielt, wie die in Thüringen, Hessen u. u.

Ueber eine Anzahl solcher Grafschaften hatte ein Herzog Ober:Heerführer, (Dux, Duc) den Ober:Befehl. In der Folge beschränkte man die Gewalt derselben nur auf ihre eigenthümliche Gebiete und ihre Macht ging auf alle welt: und geistliche Fürsten über.

g) Karl d. Gr. nannte seine Statthalter in der Gascogne: Markis (Markgraf), daher die noch jetzt in Frankreich gebräuchliche Ständes:Bezeichnung: Marquis, Marquisat.

c) A d e l .

Im Laufe der Zeit bildeten sich die besondern Klassen der Gesamtheit eines Staats, nämlich hoher Adel, niedrer Adel, Ritterschaft und Bürgerstand. Der Begriff: Adel enthielt, wie zuvor gesagt worden, nur die Bedeutung: Länderei: oder Gutbesitzer und Eigenthümer.

D e r h o h e A d e l

entstand, als die hohen Reichswürden der Herzoge, Mark-, Pfalz-, Land- und gewöhnlichen oder Gau-Grafen erblich wurden, und also auch die Familienglieder mit dem Erbrecht auf die Würde über andre Freie sich erhoben, d. h. daß die Kinder ebenfalls den Titel, also die Würde ihres Vaters, als Markgraf, Pfalzgraf u. u. erbten, auch viele der alten Geschlechter die Titel des hohen Adels erwarben.

Späterhin ertheilten die Kaiser auch diesen Titel ohne Reichsland, daraus entsprang denn der sehr wesentliche Unterschied von zwei Klassen, nämlich: des regierenden und nicht-regierenden Adels.

Außer den herzog- und gräflichen Familien gab es auch noch mehrere Edle, deren Vorfahren nicht in königliche Dienste getreten waren, weil sie selbst schon ansehnliche Ländereien besaßen, zu diesen gehörten die Söhne der Herzoge und Grafen, welche man nicht ihren Vätern in der herzog- oder gräflichen Würde hatte folgen lassen, denen man aber die ererbten Güter nicht nehmen konnte. Diese insgesammt machten den Stand der

D y n a s t e n

(Besitzer großer Güter) aus, lebten unbeschränkt auf ihren Ländereien und brauchten nur in Defensivkriegen Dienste zu thun.

Der niedere Adel, oder die Ritterschaft

hatte nur da seine Entstehung, als der Bürgerstand, wie eine Abstufung unter den Freien, aufkam, besonders mächtig werdend zu der Zeit, als das Kaiserhaus Hohenstaufen erlosch und die durch erledigten Herzogthümer in Franken, Schwaben und im Elsaß nicht wieder besetzt wurden. Jene freien Leute waren größtentheils auf dem Lande, folglich Land-Eigenthümer, und diese Besizer wurden Ritterbürtige, mit dem persönlichen erblichen Vorzug seit der Einführung des Lehnwesens und der Umgestaltung der Kriegskunst.

Die Mitglieder bildeten die Form einer Zunft, daher die Benennung Schildzunft, Schildamt, und die Stände desselben: Page (Lehrling) — Schildknappe, Edelknecht oder Junker (Gefelle) — endlich Ritter (Meister) auch Bannerherr, wenn er ein Commando über eigene Vasallen (Unterthanen) führte. Diese Ritterbürtigkeit wurde nun ein persönlicher erblicher Vorzug oder das Wesen des Adels mit der davon unzertrennten Pflicht, nach einem Aufgehote Kriegsdienste zu thun.

Reichs-Ritterschaft.

Die von der Herzoglichen Gewalt freigewordenen Edelleute, Prälaten und Städte traten in einen Verein, waren mit gegebenen Lehnsgütern, Vasallen und Dienstmännern für sich Landesherren, und hatten sich mit ihren Allodien (eigenthümlichen Besitzungen) und Reichslehen dem Kaiser zum alleinigen Schutz übergeben, und wurden mithin Reichsunmittelbar. Sie suchten sich auch durch Verbindungen unter sich zu schützen und machten nun den besondern Stand der Reichs-Ritterschaft aus. Mit ihnen traten in Gemeinschaft die

Reichs:Freiherren (Reichs:Barone).

Sie waren wie Jene aus der Klasse der Freien, welche aus Stolz und als reiche Besitzer großer Erbgüter verschmäheten, dem Könige persönlich zu dienen, oder ein Staatsamt zu verwalten, und in eine Lehnsv Verbindung zu treten. Sie machten in spätern Zeiten im süd- und westlichen Deutschland eine eigene Körperschaft aus, und zu ihr gehörten auch die Reichs:Vasallen, welche bloß zum Behuf des Kriegs vom Könige in Dienst genommen wurden, und zum Lohn die Benutzung königlicher Ländereien (Domänen) erhalten hatten. Ungeachtet der Reichs:Unmittelbarkeit waren alle diese Reichs:Freiherren und Ritter nicht Reichs:stände.

§. 3.

Reichsfürsten.

Der König war nicht bloß Oberherr aller mit Grundstücken besetzten Grundbesitzer, sondern als Ober:Anführer im Kriege und Ober:Richter im Frieden, das eigentliche Staats:Oberhaupt und als solches mit

hohen Staats:Beamten zum Behuf der Reichsverwaltung und Besorgung der Domänen (eigenthümlichen, oder Stammgüter des Beherrschers)

und mit

hohen Hof:Beamten, theils zum Prunk, theils zur Bedienung seiner Person,

umgeben. Die geringern Hofbeamten hießen Dienstkleute, als persönliche Diener vom Regenten abhängig. Aber auch jeder Fürst und jeder freie Mann hatte solche Dienstkleute, unter

diesen Manne, welche freie Allode (eigenthümliche Güter) besaßen.

Die hohen Staatsbeamten — nämlich die Herzöge, Mark-, Pfalz- und Landgrafen, und die wirklichen (nicht Titular-) Grafen mit Land-Eigenthum — wurden, nebst den Erz- und Bischöfen, als die höchsten Stände, als

Reichsfürsten

ausgezeichnet und bildeten die stimmsfähigen Mitglieder des Reichstages. Da ihre Besoldung in Reichsgütern, also in Grund und Boden bestand, so wurden auch ihre Staatsämter als Grundstücke behandelt, und dies führte zur Erblichkeit der Ämter und dann zur Verwandlung derselben in Landesherrschaften.

Diese hohen Staatsbeamten hielten bald einen dem Königl. ähnlichen Hofstaat. Sie strebten fortwährend nach der Erblichkeit ihrer Fürstenthümer und Ämter, so daß am Ende des elften Jahrhunderts deren Erblichkeit entschieden war. Diese mußte als durchaus notwendig eintreten, denn so lange die Besitzer der beehrten Grundstücke nicht Eigenthümer waren, und die Dauer und Sicherheit des Besizes ungewiß blieben, konnte die Landeskultur nicht fortschreiten.

Gerechtigkeits- und Kriegsdienst mit seinen Unterthanen — früher Heerbann genannt — blieben nun die beiden Punkte des Begriffs eines

Standesherrn oder Reichsstandes.

Darum trachteten die großen Gutsbesitzer nach öffentlichen Stellen und suchten als Herzöge oder Grafen ihre Amtsgüter mit ihren Erbgütern (Allodien) zu vermengen und beide auf gleiche Weise zu behandeln. Dadurch wurden denn in der Folge diejenigen, welche ursprünglich nichts als Beamte des Königs waren, fortan selbstständige Erbfürsten. Nur in Alt-Sachsen und

Baiern (Bojoarien) bestanden schon vor Entstehung der Reichs-
verfassung erbliche Herzogthümer. Der letzte Mächtige war Thasilo,
Herzog von Baiern, den Karl d. Gr. wegen wiederholter
Empörungen entsetzte und in einem fernen Kloster sterben ließ.
Denn Karls Herrschergeist fand, daß es gefährlich sey, Herzoge
über große Landestheile zu setzen, und mächtige Statthalter im
Gehorsam zu halten, darum schaffte er überall die Herzoge ab,
theilte deren Länder in kleine Bezirke, und ließ diese durch Gra-
fen (Gerichts-Vorsteher und Domänen-Verweser) verwalten.
So brach er die Gewalt der Mächtigen und erhob sich zum al-
lein regierenden Monarchen. Aber mit seinem Tode sank das
Gebäude der Kraft und des Kaiserlichen Ansehns.

Neben den weltlichen hohen Staats-Beamten galten auch
die Erzbischöfe und Bischöfe als Fürsten oder Stände des Reichs.
Ihre frühere Theilnahme an Staatsgeschäften zeigten sie schon
gleich nach Karls Tode, zur Zeit Ludwigs des Frommen. Sie
gründeten ihre geistliche Macht auf den göttlichen Ausspruch ^{h)},
und erhoben diese geistliche Macht noch über den Thron der Kai-
ser, darum, weil die Geistlichen das regierende Oberhaupt salbten,
krönten und demselben die höhere Weihe erteilten, mithin die
Befugniß zu herrschen nur vom Cetus ausging und verliehen
wurde.

h) Prophet Jeremias I. v. 7 u. 10: „Der Herr aber sprach zu mir
(den Priester Jeremias) u. c.: „Siehe, ich setze dich heute die-
ses Tages über Völker und Königreiche, daß du aus-
„reißen, zerbrechen, zerstören und verderben sollst, und bauen
„und pflanzen.“

§. 4.

E r z , A m t e r .

Es erhielten die Reichsfürsten einen Zuwachs an Ehre und Macht, wenn sie zugleich mit einem Hofamt bekleidet waren und bei feierlichen Gelegenheiten den Oberherrn bedienen konnten. Diese Ehre des persönlichen Dienstes wurde, vermittelt einer öffentlichen feierlichen Belehnung mit einer Fahne (Banner, Pannier), nur den Mächtigsten zu Theil. Zu dieser Zeit wurde das Land noch von Grafen verwaltet und jeder blieb der Diener des Königs, auf dessen Ruf er mit seinen Dienstleuten zur Heerfolge erschien.

Wenn in den frühern Zeiten Einer der Herzoge zum Könige erwählt wurde, so versahen die andern ihren Hofdienst, wie dies zuerst unter den Karolingern Statt fand. Daraus sind in der Folge die

E r z , A m t e r d e r R e i c h s f ü r s t e n
entstanden. (Joh. Monachus Sangalliensis — St. Gallen — in vita Caroli Magni, l. I. c. 9 in der Hahn'schen Samml. der Denkmäler des Alterthums.)

Die Sächsischen Kaiser i) setzten diese Ämter auf vier — Kämmerer, Truchseß, Schenk- und Marschall-Amt. Diese Erzämter wurden jedoch weder einem Herzog für immer und ewig anvertrauet, noch mit dem Herzogthum verknüpft, sondern es hing lediglich von der Willkühr des deutschen Königs oder des Kaisers ab, von wem er bei Feierlichkeiten, z. B. auf Reichstagen, bei Krönungen, Reichsbelehnungen u. u. dies oder jenes Reichsamt verwalten lassen wollte.

i) die drei Ottonen und die Heinrich I. u. II. von 919—1024.

Zu den Zeiten der Schwäbischen Kaiser, wahrscheinlich Friedrichs II. (1215—1250), wurden erst diese Erzämter und Würden mit den Herzogthümern verbunden und erblich.

Aber außer diesen Erzämtern stifteten die Kaiser auch noch mehrere

Erz- und Reichs-Erzämter
und zwar k):

Reichs-Fürhndriche waren die Kurfürsten von Sachsen und
Württemberg,

Reichs-Erz-Hofmeister (Aulae Magister) der Herzog von
Lothringen,

Reichs-Erz-Schutzherr der Trompeter (Tubicinorum) der
Kurfürst von Sachsen,

Reichs-Erz-Schutzherren der Fesselflicker, fahrenden (bettelnden)
Handwerker und Vagabonden (Patrocinium hominum
Vagabundorum) Kurpfalz und Brandenburg,

Reichs-Erz-Judenrichter, der Erzbischof von Mainz,

Reichs-Fischherr, die Grafen von Bernigerode,

Reichs-Jägermeister, die Herzoge von Kärnthen, Pommern,
Meissen und Württemberg,

Reichs-Waumeister, der Herzog von Oldenburg,

Reichs-Feuerherren, die Standesherrn von Pless in Schlesien,

k) aus dem Werk: Joh. Peter de Ludwig Opuscula miscella, Tom. I.
Opusc. V. cap. I. genommen.

§. 5. Deutschl. als Wahlreich. Kurfürsten. 225
 Reichs-Prokurator und Advokat der Landgraf von Thüringen 1),
 Reichs-Patron der Sackpfeifer (utricularii), die Grafen von Rappolstein,
 Reichs-Thürsteher (Portarum custodiae in solemnibus Caesarum ac ordinum conventibus) die Familie von Werder,

§. 5.

Deutschland als Wahlreich. Kurfürsten.

Die ersten Ständesfürsten oder Herzoge, als Reichswürden-
 erdger, nahmen es sich heraus, auf dem Reichstage das Ober-
 haupt des Reichs zu erwählen (führen, daher in spätern Zeiten:
 (Kurfürst, Wahlfürst), die übrigen dabei anwesenden Fürsten und
 Prälaten hatten nichts weiter als ihre Meinung zu sagen. So
 war es, als nach der Absetzung des Kaisers Karls des Dicken
 im J. 887 Arnulf, Herzog von Kärnthen, zum König der
 Deutschen ausersehen und als solcher anerkannt wurde. Unter
 der Regierung des, durch eine vorfälschlich schlechte Erziehung, ver-
 derbten Kaisers Heinrich IV. (1056—1105) hatten die mächtig
 gewordenen Reichsfürsten den Vorsatz gefaßt, die Erbsfolge der
 Kaiser ganz aufzuheben und sich die Kaiserwahl zuzueignen.

Die Kaiser damals schwach an Muth, Sinn und Kraft
 mußten schweigen zu diesen Anmaßungen und erkannten im Ge-

1) Bekleidet doch der Kaiser von Oesterreich noch jetzt die Würde und das
 Titular-Amt eines Advokaten und Prokurators des Päpstlichen Stuhls in
 Rom und hält diesen heiligen Beruf eines geistlichen Vasallen sehr hoch.

sieht ihrer Ohnmacht diese Edelleute als Reichsstand, d. h. als Rath und Gehilfe, der nun gleich dem Reichs-Oberhaupt, selbst herrschte in seinen Besitzungen, statt beherrscht zu werden. Jene erhoben diese kleinen Potentaten zu dem so gewichtigen Range, um sie noch fester zu verpflichten und der Kaiserlichen Majestät ergebenener, anhänglicher und verbindlicher zu machen.

Unter Heinrich V. (1105—1125) ward jener Vorsatz — die Kaiserwahl — ausgeführt. Die sieben Hauptfürsten Deutschlands, als Reichsbeamten der Krone — der Erzschenk, Erztruchseß, Erzmarshall und Erzkämmerer — und die drei ersten Bischöfe des Reichs eigneten sich die unbeschränkte Wählbarkeit zu. Da also die alte Erb-Monarchie zu Grunde gegangen war, erschienen der Kaiser nicht mehr als Oberhaupt nach dem Rechte der Geburt, sondern nur als Vorsteher, und deshalb ließ er auch gern Hoheitsrechte in die Gewalt der Reichsfürsten übergehen.

Kaiser Friedrich II. (1215—1250) erkannte den geistlichen Fürsten Rechte zu, die sie weit über bloße Besitzer ihrer Reichsländer erhoben. Im Jahr 1232 mußte er dieselben Vorrechte auch den weltlichen Fürsten ertheilen, nach welchen sie hinfort nicht mehr als Beamte des Kaisers angesehen werden konnten, sondern als unbeschränkte Herren ihre Länder und Vasallen regierten. So hatte nun der Höchste des Reichs sich selbst die Gewalt benommen, sich in die Regierung der Reichsstände zu mischen, wenn ihm gleich einige Hoheitsrechte verblieben, die seine Nachfolger entweder allein ausübten, oder einigen Reichsfürsten zu Lehn überließen.

Durch das häufige Erlöschen der Regentenstämme wurde das Wahlrecht der Stände häufiger geübt, und zwar bis zur Mitte des dreizehnten Jahrhunderts von allen Fürsten. Doch blieben in der Folge viele Wahlberechtigten zu Hause, theils um

der kostspieligen und beschwerlichen Reise, theils der sehr häufig eintretenden Spaltungen und Unruhen überhoben zu seyn. Daher ging am Ende jenes Jahrhunderts das Wahlrecht auf die größten und reichsten Fürsten über, welche sich in dem früher gewechselten Besiz der Oberhofämter zu befestigen gewußt hatten.

Als Papst Innocenz IV. am 16. Julius 1245 in der Kirchenversammlung zu Lyon, jenen Kaiser Friedrich II. entthronte, mit dem großen Bann belegte und die Wahl des Gegenkaisers Wilhelm, Grafen von Holland, bewirkte), da sondern sich die sieben mächtigsten Fürsten Deutschlands — Pfalz Lothringen — Franken, in der Folge mit Brandenburg vereint — Baiern — Sachsen und die drei Erzbischöfe von Maynz, Trier und Eöln — von den übrigen Mitständen und verbündeten sich zur Behauptung des Vorrechts:

„ausschließlich und nur allein hinfort
 „den Kaiser zu erwählen und sich deß;
 „halb Kurfürsten oder Wahlfürsten nennen zu
 „lassen.

Die Mitstände mußten in ihrer beschränkten Macht, selbst beim gemeinsamen Widerstreben, sich fügen.

Karl IV. (1349—1378) setzte in der güldnen Bulle von 1356 die Rechte und das Wesen dieser Wähler fest,

erklärte Deutschland für ein Wahlreich,
 und erkannte den sieben Erzämtern: Maynz, Trier, Eöln, Böhmen, Sachsen, Pfalz und Brandenburg, die Wahl des Reichsoberhauptes zu.

m) Sein Vorgänger Heinrich Raspe, Landgraf von Thüringen, Pfaffen-Kaiser genannt, war schon im ersten Regierungsjahre, 1247, gestorben. Dieser Wilhelm wurde in einem Feldzuge gegen die Tschuden, am 12. Januar 1256 erschlagen.

Kaiser Maximilian I. (1493—1550) hatte Verschiedenes eigenmächtig unternommen, worüber Missvergnügen entstand, die Reichsfürsten befürchteten noch weit mehr von dem muthigen, herrischen Enkel Karl (V.), wenn man diesen, nach dem Tode seines Großvaters, zum römischen König (Nachfolger) erwählte. Maximilian that daher schon 1518 verschiedene Versprechungen Namens seines Enkels, welche dieser nachgehends genehmigte und darüber Urkunden ausstellen ließ. Karl ward jedoch erst nach Maximilians Tode zum Kaiser erwählt und von ihm die Wahl-Capitulation, oder der Vergleich zwischen dem Kaiser und den Reichständen, angenommen und bestätigt. Dies ist die Entstehung der Wahl-Capitulationen. (Haberster's Reichsgeschichte, B. 10, S. 257).

Seit Karl V. hatten also die Kurfürsten angefangen, dem Kaiser vor seiner Wahl bestimmte Vorschriften vorzulegen, nach welchen das Oberhaupt regieren müsse und deren Erfüllung der Erwählte feierlich beschwor. Nachmals war zwar eine beständige Wahlcapitulation vom deutschen Reiche genehmigt worden, aber die Kurfürsten behielten sich das Recht vor, nach Umständen den vorgeschriebenen Kapitulationspunkten noch Zusätze beizufügen. Die Krönung der Kaiser war also eigentlich nichts weiter, als eine feierliche Bestätigung der zwischen dem Oberhaupt und seinem Reiche bestehenden Pflichten.

Deutschland allein konnte sich rühmen ⁿ⁾, daß nach dem Umsturze der Wahlreiche in allen Ländern der Erde, das deutsche Reich fast allein, nach dem Verlauf so ungeheurer Begebenheiten, sein Wahlrecht behauptet habe. Schon in der frühesten Zeit

ⁿ⁾ Bis 1806, am Schlußjahr seiner ein volles Jahrtausend bestehenden Staatsverfassung.

trachtete und versuchte Kaiser Heinrich VI. (Schwäbischer Linie) im J. 1196 auf dem Reichstage in Worms, die Kaiserkrone erblich zu machen und seinen 3jährigen Sohn Friedrich zum römischen Könige und Nachfolger ernennen zu lassen. Einige Stände willigten ein, nur Herzog Bernhard von Sachsen verweigerte, ein Kind als Oberhaupt anzuerkennen und seine Wahlfreiheit aufzugeben. Mehrere Reichsfürsten stimmten den Gründen bei, und Heinrichs Antrag wurde abgelehnt. Keiner der nachfolgenden Kaiser äußerte durch Hoffnungen oder Pläne seine Neigung, die Erbfolge in der Familie förmlich festzusetzen; sie wurde aber schweigend von den Reichsständen angenommen, mithin die Wahl als eine Formel und leeres Gepränge beibehalten.

§. 6.

Lehnwesen, Hoheitsrechte der Velehten.

Deutschlands Oberhäupter, früher Könige, seit Karl dem Großen Kaiser genannt, hatten, wie schon vorher gesagt worden, mannigfache Beamte zur Verwaltung ihrer eigenthümlichen Güter (Domänen) und Gerechtsame, unter denen auch solche, welche Staatsämter und hohe Würden bekleideten. Diese Beamtete und Würdenträger erhielten statt eines bestimmten baaren Gehalts oder Soldes, den vollen Nießbrauch einzelner Güter, was *beneficium*, auch *Beneficien* genannt wurde.

Die Entstehung des großen Ansehens und der Macht dieser Reichsbeamten beruhete indessen auf dem vor dem elften Jahrhundert nach und nach eingerichteten Lehnwesen, besonders in der Regierungszeit Konrads II. (des Saliers, aus dem Hause der Fränkischen Herzoge, 1024—1038), als die Kaiser und die hoch-

den Landesfürsten ihren Vasallen statt des Goldes Besitzungen auf Lebenszeit verliehen. Dies ist der Ursprung des Lehnwesens, Lehnrechtes, der Lehn- oder verliehenen Güter. Die in der Regel öffentlich und mit Prunk und Feier, mittelst eines Panners (einer Fahne), vollführte Ueberlassung der Länder wurde Belehnung genannt.

Späterhin wurden von den Kaisern diese nur auf Lebenszeit des Begünstigten verliehenen Güter als Erbgut den Erbherrn des Belehnnten zugestanden, und in der Folge vom Adel selbst durch List, Vorsprache oder eigene Macht für erbliches Eigenthum erklärt.

Die Besitzungen oder Länder dieser Reichsherren waren folglich zweifach, theils Lehn (Feudum), theils Eigenthum (Stammgut, Allodium), vom Oberhaupt geschenktes Gut, in uralten Schriften Friebon, ein freies Rittergut. Auf Beiden haften von nun an die Landeshoheit, oder Landesherrschaft, d. h.

die Befugniß, alle Macht und Rechte auszuüben, die nicht dem Reichsherkommen und den Reichsgesetzen entgegenstanden und früher ausschließlich nur vom Kaiser ausgeübt wurden, mithin alle Rechte der höchsten Gewalt (Privilegia libertatis).

Darum enthielt denn auch der Lehnseid das Gelöbniß einer besondern Treue des Beschenkten, nichts zu unternehmen, was den Nachtheil des Reichs bezwecken und denselben bewirken könne und solle. Oft wurde auch wegen des Blutbanns o) bei den
Gütern

o) Blutbann, Blutgericht, Todesurtheil, war früher ein kaiserliches Reservat (vorbehaltenes Majestät's-) Recht über die vier hohen Missethaten: Mord, Diebstahl, Brand und Nothzucht. Die mit diesem weltlichen Halsgericht belesenen Reichsstände hießen: Zentgrafen (Judicii centumviralis iudex), auch Centgravii, von Centena ein Gerichtsbau, Zent — dessen Einwohner aber: Zentbare Leute.

Gütern geschnoren. Kurfürsten: und Fürstenthümer: Belehnungen hießen Thronlehne.

Ursprünglich war also die Hoheit der Fürsten und Reichsstände in ihren Ländern von der Kaiserlichen Gewalt ausgegangen und der Kaiser blieb das Oberhaupt, aber seine Macht über das Ganze selbst war in enge Gränzen eingeschlossen, denn in den wichtigern Dingen war er an die Einwilligung der Reichsfürsten gebunden. Nur das Vornehmste war ihm geblieben, daß er nämlich zu Gesetzen für das ganze Reich seine Einwilligung geben, oder versagen konnte, und daß die höchsten Reichsgerichte in seinem Namen sprachen und entschieden. Alle wesentliche Regierungsrechte: Gesetzgebung und Vollziehung waren mithin an die Fürsten, Grafen und Reichsstädte (s. folg. §.) übergegangen und Deutschland folglich ein Inbegriff einzelner Staaten geworden, jeder in einer mehr oder weniger beschränkten Form.

§. 7.

R e i c h s t a g e.

Zu wichtigen Anordnungen für das Reich versammelte der König, in der Folge der Kaiser, die Nation, von ihren Grafen und Herzogen, wie im Heerbann angeführt. Hier gab das Reichs-Oberhaupt (der König, nachmals der Kaiser) seine Befehle und vernahm den Rath, die Vorschläge und Anträge seiner Vasallen. Aus diesen gegenseitigen Berathungen (Capitulationen) gingen die Gesetze, Capitularien genannt, hervor. In der Folge entzogen sich die Landsassen (kleine minder mächtige Gutsbesitzer) jenen Versammlungen; nur die Großen, die Herzoge, Grafen und hohe

Geistlichkeit fanden sich ein zu jenen Berathungen, nachher: Reichstage, Comitia imperialia, genannt.

Zur Zeit Karls d. Gr. wurden die Reichstage in doppelter Gestalt, nämlich als eine Versammlung aller Staatsbeamten, und häufiger als besondre Hofstage der Reichsbeamten einzelner Provinzen gehalten und zwar als berathschlagende Stimmen. Nach dem Erlöschen des Karolinger Stammes veränderten sich allgemach die Stimmen in entscheidende, fast gebietende und der König, als gewähltes Oberhaupt, war an die Meinung der Stände gebunden.

Die Reichstage verblieben auch bei dem wandernden Hoflager der nachmaligen Kaiser, die sich vormals größtentheils in den vornehmsten Reichsstädten aufhielten p), z. B. Karl d. Gr. in Aachen, bis Maximilian I. Wien zur bleibenden Residenz erklärte.

Der Zweck der Reichsversammlungen war also, bei wichtigen Angelegenheiten, welche die Kaiser nicht für sich abmachen konnten oder konnten, zu Rathe gezogen zu werden. Aber was vor den Kaiser und die Reichsstände gehörte, was von jenem allein und unbeschränkt, und was nur mit Einwilligung der Reichsfürsten geschehen könne, war weder durch ein festes Herkommen, noch durch Gesetze bestimmt. Ein schwacher Kaiser mußte daher den guten Willen der Fürsten gewinnen, welche, da sie zugleich Beamtete und Würdenträger (Erzkämmerer, Truchseß, Marschall und Erzschenk) waren, die Beschlüsse ausführten.

p) Vor Maximilian I. hatten die Könige und Kaiser kein bestimmtes Hoflager, sie zogen mit ihrem Gefolge von einem Ort zum andern, und die Provinz, in welcher sie sich aufhielten, oder wohin ihre Beamten gesandt wurden, mußte Lebensmittel theils als Tribut, theils als Geschenk liefern, außerdem die durchziehenden Kriegsherrn verpflegen, Vorposten und Kriegsführer leisten und die Landstraßen ausbessern.

Der Kaiser schrieb die Reichstage aus. Im funfzehnten Jahrhundert wurde Sitte, daß die Kaiser nicht persönlich erschienen, sondern Bevollmächtigte (Commissarien) sendeten, die Reichsfürsten ahmten dem Vorbild nach und schickten ebenfalls an ihrer Statt Botschafter und Gesandte.

Auf Reichstagen versammelten sich oft die Kurfürsten allein, die Fürsten gleichfalls besonders. Auch berief der Kaiser allmählig Abgeordnete der Städte dazu, welche nicht der Hoheit eines Fürsten unterworfen waren, sondern unter dem Namen: Reichsstädte unmittelbar unter dem Kaiser standen. Die Reichsversammlung enthielt demnach drei Kollegien,

- a) das Kurfürstenkollegium,
- b) : Fürstenkollegium, zu welchem die immediaten oder Reichsfürsten, die Bischöfe, Prälaten, Grafen und Reichsbarone gehörten,
- c) : Reichsstädtische Kollegium.

Die Stände erschienen durch Gesandte, von denen die Kurfürstlichen: Gesandten der ersten Klasse, also Minister, waren. Des Kaisers Stelle wurde von einem Principal-Commissarius (jedemal ein Reichsfürst) mit einem Concommissarius, als beratenden Minister, vertreten. Das gesammte Directorium führte Kurmaynz als Erzkanzler durch Germanien oder in ganz Deutschland.

Der schriftliche Antrag des Kaisers über die Gegenstände der Berathung wurde ein Commissions-Decret genannt. Jedes der drei Kollegien berathschlagte abgesondert, der Director eines jeden forderte zum Stimmen auf. Nach der Mehrheit der Stimmen entwarf der Directorial-Gesandte das Conclufum (den Beschluß des Kollegiums). Keine Mehrheit aber galt unter den drei Kollegien selbst, sondern alle drei mußten sich durch Rücksprache vereinigen und für einen Schluß einig seyn. Dann ent-

warf der Kurmaynzische Gesandte nach dem zum Grunde gelegten Conclufum ein Reichs:Gutachten (Suffragium auch Placitum imperii), das dem Principal:Commissarius überbracht wurde. Die Bestätigung von diesem Kaiserlichen Bevollmächtigten hieß ein Reichsschluß (Conclufum Imperii).

Genehmigte der Kaiser das Reichs:Gutachten, so geschah es durch ein Ratifications:Decret, oder den Reichs:Rezeß, auch Reichs:Abschied (Recessus Imperii) genannt, d. h. als Reichs:geseß mit voller Kraft für die Reichsstände und deren Unterthanen; es wurde öffentlich bekannt gemacht und die Reichskammern und Archive empfangen Exemplare, um solche aufzubewahren. Vereint als Staatskörper mit dem Kaiser übten also die Reichsstände auf den Reichstagen die höchste Gewalt aus. Der erste Reichs:Abschied, oder das erste Reichsgeseß war in Regens 1236 vom Kaiser Friedrich II. erlassen worden.

Deutschlands Staats:Verfassung beruhete hienach auf den Reichs:Grundgeseßen, worunter diejenigen Geseße verstanden werden, welche Vertragsweise zwischen dem Regenten und der Nation durch die Reichsstände über die Regierungsform errichtet worden waren; diese Fundamental:Verträge enthalten das Staatsrecht. Bloße Reichsgeseße hingegen sind solche, welche von den bereits constituirten höchsten Gewalten den Unterthanen zur Befolgung vorgeschrieben worden sind, und diese Geseße gehören zum Privatrecht.

Von 1663 an dauerten die Reichstage fortwährend bis 1806, wo das ganze Reichswesen sich auflösete.

§. 8.

R e i c h s : G e r i c h t e.

In ganz frühen Zeiten begnügten sich die Fürsten mit Einem Gelehrten, der in Staats-, Lehn- und Gnaden-Sachen Rath gab, und die Antworten und Mandate besorgte, man nannte ihn Kanzler. Als in der Folge die Angelegenheiten wichtiger wurden und die Geschäfte sich häuften, wurden dem Kanzler gelehrte Männer als Beisitzer und Berathende (Räthe) zugegeben, und dieser Rathverein (Collegium), da der Kanzler an der Spitze stand, oft Kanzlei betitelt, späterhin aber, wegen seines Aufenthaltes am Hofe des Kaisers oder Fürsten, Hofrath, Regierung, und zuletzt Hofgerichte und Gerichtshöfe, welche jedoch eine eigene Behörde ausmachten, nachdem die Kaiser die eigentlichen Staats- und Gnaden-Sachen von den Justiz-Sachen getrennt hatten. (Häberlin, B. 2, S. 436.)

Zu den Staats-Sachen, überhaupt zur Regierung des Reichs und zur Vollziehung der Gesetze hatte der Kaiser den Reichs-Erzkanzler, Kurfürsten von Maynz, der den Vicekanzler ernannte, den einzigen Minister, welchen der Kaiser in Reichs-Angelegenheiten haben durfte.

Zur Ausführung der Kaiserlichen oder Reichs-Befehle waren die zehn Kreise angeordnet, und zwar: Oesterreich, Burgund, Baiern, Rurrhein (alle vier katholisch), — Ober- und Nieder-Sachsen (ganz evangelisch) — Franken, Schwaben, Ober-Rhein und Westphalen (gemischt). In jedem dieser Kreise hatten ein oder zwei der mächtigsten Stände das Kreis-Ausschreibs-Amt oder Direktorium, die Befehle und Executionen auszuführen. Letzteres geschah gewöhnlich durch Hinsenden eines Militär-Commando, das so lange auf Kosten des Verurtheilten verblieb, bis die Buße erfüllt war.

Der vom Kaiser Maximilian I. im Jahr 1495 zu Worms geschlossene Landfriede ^{q)} bezweckte, alle Fehden und Räubereien der Burgherren und Stegreifritter ein Ende zu machen. Eben darum war aber auch eine neue Ordnung der Gerichte erforderlich, und Maximilian stiftete in demselben Jahr auf den Antrag der Reichsstände

das Reichskammergericht,

als die Justiz in höchster Instanz, zuerst errichtet in Frankfurt a. M., von dort nach mehreren Reichsstädten, zuletzt 1793 nach Weßlar verlegt.

In frühen Zeiten hatten die Kaiser schon eigene Gerichte an ihren Höfen, welche Hofrath, Hofgericht genannt wurden. Ueber deren Ursprung sind die Meinungen getheilt, auch wird behauptet, daß in frühen Zeiten diese Reichshofgerichte nichts mit Justizsachen zu thun gehabt hätten. Doch Maximilian bestimmte im J. 1501, dies Collegium, nach dem Vorbilde des Reichskammergerichts, aus Grafen, Rittern und Gelehrten bestehend, um ihm in allen Sachen, welche an seine Person gelangten, mit schriftlichem Gutachten an die Hand zu gehen. Diesen Kaiserlichen Privatgerichtsstand verwandelte Kaiser Ferdinand I. jedoch im J. 1559 in ein zweites höchstes Reichsgericht,

den Reichshofrath

am Kaiserlichen Hofe in Wien, dessen Beruf es war, über Für-

q) war der dritte und letzte. Kaiser Konrad II. (1024—1039) ist der erste Regent, welcher, um den Fehden und Raubereien Einhalt zu thun, den Gottesfrieden errichtete — Rudolf I. von Habsburg (1273—1291) stiftete den Landfrieden zur Unterdrückung des Faustrechts und der Wegelagerer — und Maximilian erneuerte ihn unter dem Namen: Ewiger Landfriede.

sten und Reichs; Unmittelbare zu entscheiden und von deren Unterthanen Appellationen und Beschwerden anzunehmen.

Die Reichsstände selbst standen unter beiden Gerichten in erster Instanz, da diese Behörden aber in ihrer Gerichtsbarkeit sich völlig gleich waren, so hing es vom Kläger ab, bei welcher er seine Klage anhängig machen wollte.

Zweiter Abschnitt.

Vom

Post-Regalien^{r)}.

Außer den im ersten Abschnitt genannten Schriften noch: *Erklärung des Ober-Appellations-Raths Eichmann in Jena — Preuß. Allgemeines Landrecht, Tit. 3, §. 15, Tit. 14, §§. 20—24 und Tit. 15, Abschn. 4 — U. J. Lühbeke de Regali Postarum Jure, Cap. I., §. 2 — J. P. v. Ludewig über das Post-Recht der Reichsfürsten — v. Beust Post-Regal, Band II. — Posstelt über das Postwesen — Wahl-Capitulation, Art. I., §. 8.*

§. 1.

Was sind Regalien?

Es sind Rechte und Befugnisse, welche dem Beherrscher des Staats nur allein zustehen. Sie schließen mithin jeden Gegenstand des Privatrechts aus und gehören eben deshalb als

^{r)} Das Wort: Regale stammt her von der Constitutions-Urkunde, welche Friedrich I. (Barbarossa) deutscher König und Kaiser von Italien, am J. 1153, nach der Eroberung der Stadt Mailand, von einigen Römischen Rechtsgelehrten und Städte-Abgeordneten in Bologna verfaßt ließ und die sich mit dem Worte: Regalia anfängt. Diese Constitution (Verfassung) sollte die Rechte bestimmen, welche ihm als Kaiser und König zustanden, sie ist jedoch in Deutschland nie als Reichsgesetz anerkannt worden. (Convers. Lexik., B. VIII., S. 114, Regalien.)

vorbehaltene Befugnisse zu den Majestäts- und Hoheits-Rechten, welche in dem Begriff und Wesen der Staatsgewalt des Regenten, begründet sind.

Als Majestäts-Rechte vereinigen sie in sich:

die höchste Ober-Aufsicht — die Gesetzgebung — Bündnißschlüsse mit fremden Staaten — das Recht des Kriegs und der Friedensschlüsse — die Ernennung zu Staatsämtern und Staatswürden — die Ertheilung des Adels in allen Klassen — die Stiftung und Verleihung der Orden, — das Recht zu säcularisiren ¹⁾ — das Staatskirchenrecht — das Bestätigen der Todesurtheile und schweren Bestrafungen — die Ueberacht ²⁾ — das Willkür- und Begnadigungsrecht und die ausübende oder vollziehende Gewalt.

Diese zusammen sind der Inbegriff aller einzelnen Rechte, welche die Staatsgewalt, oder die Staatshoheit (Souverainität) bilden, und begreifen zugleich die Pflicht in sich, für die Sicherheit und Wohlfahrt des Staats zu sorgen, um dies aber zu vermögen, muß die höchste Gewalt die Mittel haben.

Der Zweck aller Regierungen ist demnach der Schutz der Freiheit und Rechte aller Unterthanen, dies ist die hohe Würde des Regenten und der Grund aller seiner Souverainitäts-Rechte.

¹⁾ heißt: Stifte und Klöster aufzuheben und deren Güter einzunehmen.

²⁾ Ueberacht oder Oberacht hieß: Verbannung, Landesverweisung oder Nicht-Erkennung gegen Staats- und Majestäts-Verbrecher, zum Unterschied von der Unteracht, welche von den Gerichten und nur auf einen kleinen Raum beschränkt, ausgesprochen wurde. In dem letzten Jahrhundert wurden Nicht und Oberacht gleichbedeutend; im vorhergehenden aber maßten sich die Kaiser alle Nichterklärungen an, wobei freilich politische, oder persönliche Abneigung gar oft die Stelle der Rechtsgründe vertret. Weibliche und Frauen wurden nicht in die Nicht erklärt (verbannt).

Der Unterthan hat dagegen die Pflicht des Gehorsams gegen die Person des Monarchen. (Schmalz *teutsches Staatsrecht*, S. 316.)

Die besondern Hoheits- oder Regierungs-Rechte, als Zweige der Majestätsrechte, werden eigentlich

R e g a l i e n

genannt, und zufolge neuerer Erklärungen in hohe und niedere eingetheilt.

Zu den hohen Regalien gehören drei:

das Zoll- und Accise- oder Steuerwesen — das Post-Regal und das Münzwesen u),

die niedern enthalten:

das Bergwerks-, Stempel-, Forst-, Jagd-, Lotterie- und Geleits-Regal, die Nutzung der Meer- und Landstraßen, Meere, Häfen und Flüsse, das Recht auf heimfallende Lehne, auf verwirkte, Herren- und erblose Güter und Verlassenschaften, auf Geldstrafen v).

Hieraus ergibt sich, daß die Regalien zum Theil eine Art von Abgaben, zum Theil Domänen und eine Finanzhoheit sind, nämlich das Recht: zu bestimmen, was Jeder für das Ganze des Staats geben soll, und das Gegebene zu verwalten.

Domänen sind die eigenthümlichen Güter des Landesherrn und zwar alte Stammgüter der Vorfahren, ehe sie Fürsten wur-

u) Witter behauptet in seinem *Teutschen Staatsrecht*, Hptst. 1, S. 138, das Münzregal ist nicht in der Landeshoheit mitbegriffen, sondern ein jeder Land im teutschen Reiche hat dasselbe, nur insoweit er es rechtmäßig vom Kaiser erhalten hat, oder durch Herkommen — ohne Vorschrift der Gesetz — so oder anders genommen — besitzt.

v) Die *Wachh.*, *Abfahrs-*, und *Abzugs*gelder (*gabella emigrationis, jus detractus*) sind für ganz Deutschland durch die Bundesacte vom 3. Junius 1815, Art. 18, Nr. 3 aufgehoben worden.

den und Lehne vom Kaiser und Reich. Hierher rechnet man auch Staats-Servitude. Diese sind:

entweder ein Souverainitäts-Recht in fremden Staaten auszuüben; z. B. Postregal, Militärstraßen durch einen andern Staat u. u. — oder von einem andern Fürsten zu fordern, daß er in seinem eigenen Lande ein Hoheitsrecht nicht ausübe, z. B. Zölle anzulegen — oder von einem andern Staate bestimmte Leistungen fortdauernd fordern zu können, z. B. Quantitäten Salz, Getreide u. u. jährlich zu überlassen.

Alle diese Staats-Servitude beruhen jedoch nur auf Verträgen.

§. 2.

Vorbehaltene Regalien des Kaisers
(Regalia reservata) voriger Zeit.

Die sogenannten Kaiserlichen Reservata sollten in solchen Regalien bestehen, welche der Kaiser allein und unbeschränkt ausübte. Aber Niemand vermochte sie bestimmt anzugeben, kein Schriftsteller führt sie zusammen auf, und in keinem Reichsgesetze sind sie namentlich benannt. Kaiser Rudolph II. und sein Ministerium waren die Erfinder, Beide konnten jedoch, den Capitulationen entgegen, durch diese Erfindung die Rechte der Reichsstände nicht schmälern.

Aus den Angaben vieler Schriftsteller zusammengefaßt, ergibt sich, daß diese, besonders vom Hause Loris als Schutzwehr und Grund seiner Forderungen und Vorschritte, stets aufgerufenen Reservata nicht mehr in sich begriffen, als daß der Kaiser

die Beilehnung mit einem Reichs:Thronlehn erteilen,
den Vorſitz auf dem Reichstage führen,
die Huldigung entweder ſelbſt, oder durch Commiſſarien an-
nehmen,

Univerſitäten errichten und beſtätigen,
Meſſen bewilligen,

die Reichs:Kammergerichts:Präſidenten, die Richter und
einige Aſſeſſoren ernennen, und

jedem Reichs:Gutachten entweder ſeine Beſtimmung erteilen,
oder verweigern

konnte. Mehrere Vorrechte fand ich nirgend benannt. Selbſt die Kaiſerlichen Geſandten bei den Weſtphäliſchen Friedens:Unterhandlungen in Münſter, 1646—1648 konnten die ſämmtlichen vorbehaltenen Rechte eines deutſchen Kaiſers nicht angeben. Dieſer Gegenſtand blieb folglich unentſchieden und wurde, auf den Antrag der Geſandten, aus den Friedens:Artikeln gelassen, um die vom Kaiſerhofe in petto gehaltenen Regalien gelegentlich beſſer benützen zu können.

§. 3.

Regalien der Reichsſtände.

Dadurch, daß Deutſchland ſeit Friedrich I. ein Wahlreich geworden, wurde die Macht des Reichs:Oberhauptes immer beſchränkter und das Anſehen der Reichsſtände zunehmend und mächtig, daher ließ ſich der Gewählte auch manche Bedingungen gefallen, um nur die Krone zu erhalten. Die vielen Verleiſhungen von Hoheitsrechten, welche nach und nach die Kaiſer, beſonders ſchon Friedrich II. (1220—1232) an die Großen des Reichs

spendeten, sind der einzige Grund, daß die Ausübung der Regierungsrechte auch auf die Vasallen überging und diesen Hohen zu Theil wurde. Die schwankende Verbindung zwischen ihnen und dem Reichs-Oberhaupte beförderte überdies das Gelingen und die Bestätigung der Anmaßungen. So ging gemachsam ein großer Theil der Königlichen Gewalt in die Hände der Reichsfürsten, und diese übten nun Rechte aus eigener Gewalt aus. Diesem zufolge hatten nun zwar der Besitz und ein Herkommen w) von einigen Jahrhunderten her den Reichsständen manche Rechte der Landeshoheit gesichert, aber der Kaiser und einige Mitstände erhoben Zweifel, was denn wohl ein jedes Reichs-Mitglied befugt sey, in seinem Lande eigentlich für Rechte auszuüben.

Oesterreich und dessen Anhänger wollten allenfalls nur die einem Jeden besonders verliehenen Regalien — Majestätsrechte, — aber nicht den vollständigen Inbegriff aller Hoheitsrechte zugestehen, obgleich Kaiser Friedrich II. im Mai 1232 zu Udine (im Friaul) das Gesetz bestätigt hatte, welches sein Sohn und erwählter Nachfolger, der römische König Heinrich VII. im J. 1220 erließ. Durch dies Gesetz war auch den weltlichen Reichsfürsten die unbeschränkte Landeshoheit oder die Selbstherrschaft der Lehnsträger sowohl in ihrem eigenthümlichen, als in den ihnen verliehenen Besitzungen zugestanden und dadurch eine neue Staats- und Reichsverfassung Deutschlands

gegründet worden (s. vor. Abschn. §. 5).

w) Herkommen ist: Wenn ohne Vorschrift der Gesetze Handlungen so oder anders vorgenommen werden, weil es schon vorher in ähnlichen Fällen eben so gehalten worden. Diese Maßregeln werden in Verwalterschaften Gewohnheit (consuetudo), in Staatssachen Herkommen (observantia)

Die Macht der Reichsstände ward 1257 noch mehr befestiget, als Deutschland kein Reichsoberhaupt hatte und während der neunzehnjährigen Spaltung Jeder that, was er wollte, bis 1273 Rudolf von Habsburg erwählt worden war, der mit Mannskraft und Herrschergeist die Macht der Kaiser erneuerte. Drei und achtzig Jahr nachher, 1356, bestätigte sein Nachfolger Karl IV. auf dem Reichstage in Metz, durch das Reichsgesetz — die goldne Bulle — die Rechte und Befugnisse der Reichsstände.

Gerade dies Reichsgesetz beschränkte zugleich die Alleinherrschaft aller folgenden Kaiser und zwar durch die beiden Festsetzungen:

Eid und Angelobung des Oberhauptes in der Wahl: Capitulation, und
die den Kurfürsten übertragene Wahl des deutschen Staats-Oberherrn,

mit letzterer zugleich die bald nachher eingetretene Befugniß der Wahlfürsten, die Bedingungen vorzuschreiben, unter welchen der Kaiser das Oberhaupt seyn könne und werde.

Den nach der Ernennung des Leonhard von Tassis im J. 1595 zum General-Postmeister in Deutschland, oft angefochtenen, noch öfter besprochenen Gegenstand — die Ausübung des Postrechts — entschieden endlich Schweden und Frankreich, als Stifter und Vermittler des Westphälischen Friedens, in dem Münster-Osnabrücker Friedensschlusse vom 14. October 1648, Art. VIII., §. 1 durch den Nachspruch:

daß alle und jede Reichsstände in freier Ausübung ihres Territorial-Rechts und im Besitze aller ihrer Rechte ge-

genannt. Dies Herkommen zeigt den Ursprung eines Reiches, begründet die Auslegung eines Gesetzes und behauptet ein neues Recht gegen ältere Gesetze (Pütter 1. St. S. 42).

schützt und besetzt, und von Niemandem, wer es auch sey, künftig gestört werden sollten.

Diese Bestimmung eignete jedem Reichsstande die Landeshoheit zu und ward als Reichsgesetz anerkannt und angenommen, jedoch mit der Beschränkung, daß jedes Reichsmitglied dennoch den Kaiser und das Reich (Weil es als ungetheilt und vereint betrachtet) zum Oberherrn habe, bezeichnet mit dem Ausdruck: Unmittelbar.

Durch jenen Friedensschluß wurden nicht nur die frühern Rechte und Befugnisse, welche die Reichsstände ausübten, bestätigt, sogar die nachherigen genehmiget und begründet, sondern dieser Artikel VIII. änderte zugleich das damalige Staatsrecht von Deutschland²⁾, indem er die Macht des Kaisers beschränkte.

Von diesen besondern Befugnissen war aber jeder andre Staatsbürger ausgeschlossen, denn der bloße Titel: Fürst oder Graf verschaffte nicht diese Begünstigung und den Rang des hohen Adels, ohne die drei wesentlichen Erfordernisse: Unmittelbarkeit, d. h. nur unter dem Kaiser und der Gesamtheit des Reichs zu stehen — Land und Leute eigenthümlich besitzen und regieren — und Sitz und Stimme auf dem Reichstage zu haben.

Zu dem Lande eines Reichsstandes rechnete man: Städte, Dörfer, Rittergüter, geistliche Stiftungen (Klöster und Hospitäler), einzelne Besitzungen und unbewohnte Grundstücke, nämlich Waldungen, Bergwerke, Landstraßen, Wege, Flüsse und Seen, wenn auch deren Eigenthum und Nutzung in Privathänden waren. Die Gesamtheit jener Besitzungen nannte man, nach

²⁾ und zwar zum zweitenmal. Das erstemal im J. 1232 durch die Verkündigung des Reichsgesetzes zu Ulm vom Kaiser Friedrich II. (s. Anfang dieses §.)

der damaligen Reichsverfassung, eine Ständesherrschaft, auch Land.

Jene Ständes-Rechte, Regalien, begriffen nun in sich:

- 1) die Landeshoheit, d. h. die freie Ausübung der Territorial-Befugnisse und Rechte, die höchste Gewalt im ganzen Besizthum, mit Ausnahme der Abhängigkeit vom Kaiser und Reich.
- 2) Das Jus suffragii, daß der Kaiser sämtliche Reichsstände über jede das Reich betreffende Angelegenheit befragen mußte, und die Stände freies Stimmrecht auf dem Reichstage hatten, wenn es darauf ankam: Reichsgesetze zu geben oder zu erklären — Kriege zu führen — Frieden oder Bündnisse zu schließen — Steuern aufzulegen — Werbungen und Einquartierungen der Soldaten zu veranstalten — neue Festungen in der Stände Gebiet anzulegen — alte Festungen mit Besatzung zu versehen.
- 3) Gesetze in seinem Gebiete zu geben, die jedoch nicht den Reichs-Gesetzen und dem Reichs-Herkommen entgegen seyn durften.
- 4) Die unbeschränkte Macht, die Landes-Verfassung umzuändern, überhaupt zu besorgen, zu bestimmen und zu verordnen, was die Wohlfahrt jedes Gemeinwohens erforderte.
- 5) Das Reformation's- Recht. Der Reichsstand konnte in seine Besizungen eine, auch alle drei der christlichen Religionspartheten einführen und jeder christlichen Partei die freie Religionsübung gestatten, auch die gottesdienstlichen Gebräuche abändern, insofern die Umgestaltungen nicht die mit seinen Ländständen und Unterthanen errichteten Verträge beschränkten. Die Ausübung hieß: Simultaneum oder Exercitium religionis,

- 6) Die Schutzherrschaft über Kirchen, Klöster, Abteien und milde Stiftungen.
- 7) Das Recht zu säcularisiren, d. h. Stifte und Klöster aufzuheben und deren Güter einzuziehen.
- 8) Das Schulwesen nach Gefallen einzurichten, hohe und niedere Schulen und gelehrte Gesellschaften von allen Satzungen in seinem Lande anzulegen. Nur zur Errichtung einer Universität mit den akademischen Würden nach Abtheilung der sogenannten Fakultäten, war ein Kaiserliches Privilegium erforderlich.
- 9) Die bürgerliche und peinliche Gerichtsbarkeit in erster Instanz, das Recht der Begnadigung und Rehabilitation (Wieder-Einsetzung in den vorigen Zustand).
- 10) Freie Gewalt in allen Gegenständen der Polizei y), der politischen und Kammeral-Versaffung und sonstiger Anordnungen z).

y) Polizei nennt man die Gewalt, zu verhüten, daß nichts Gemeinsschädliches vorgehe, und wenn es geschehen ist, die Schuldigen zu verhaften, und dem Gerichtshofe zu überliefern.

z) Unter: Sonstige Anordnungen wurde gar Vieles verstanden, was einzeln nicht angeführt werden konnte und der Willkür, oder dem guten, oder bösen Gemüthe des Landesherren und des Ländereibesizers überlassen bleiben mußte. Z. B. In einer Gebirgsgegend des Schwarzwaldes lebte vor Jahrhunderten eine edle, längst ausgestorbene Standritter-Familie, deren Bauern die Sommernächte hindurch, eine gute Strecke um das Schloß herum, das Wasser mit langen Ruten und Stöcken schlagen mußten, auf daß die Frösche nicht quacken und damit die gnädige Herrschaft im Schlafe stören. Eine ähnliche Hungerbache Einrichtung bestand auch in dem längst zertrümmerten Schloße St. Michel im Thal Chantellard, auf dem Wege nach dem Montblanc. — Am grünlichsten ging es im Jagdwesen zu. In den raffiösesten Plagegeißeln in den vorigen Jahrhunderten gehörte das gehegte jagdlose Hochwild, an welchem sich Keiner vergreifen durfte, der nicht lebendig auf einen Hirsch geschmachtet seyn wollte, dieser

- 11) Das Recht, Gesandte und Abgeordnete zu schicken, und gegenseitige Anerkennung des Ranges nach den verschiedenen Stufen des Kriegesdienstes. Ein Recht, das nicht nur an dem Reichsstand mit Sitz und Stimme auf dem Reichstage haftete, sondern die Landeshoheit auch vom selbst mit sich führte.
- 12) Fremden Mächten Hülfsstruppen (aus seinen Unterthanen gewählt) zu senden und zu überlassen, selbst Truppen (Dienstmänner) zu halten, und Festungen und Waffenplätze anzulegen und zu besetzen.

wurde sodann durch Hunde in die Wildniß gejagt. Hirsche und wilde Schweine drangen in Häuser und Hütten, zertrüßten Schüsseln und Töpfe und leckten den Inhalt aus; sie besuchten sogar die Städte, besaßen im Anstand alle Merkwürdigkeiten des Orts und genossen Gerste, Hafer, Stroh &c. &c. von den damit beladenen Wagen und Karren, wenn diese unbewacht standen oder fuhren. So trieb sich ein Matador vom 5. bis 4. Oktober in Annaberg herum, befreundete sich mit den Einwohnern, besonders mit deren Jugend, machte allerlei Kurzweil und ward endlich von Wildwärttern an dem Geweiß hinfanggeführt. Hatte sich ein Wild im Gesträuch oder in Zweigen verstrickt oder gefangen, so mußte der Landmann — wenn ihm 12 Wochen Gefängniß bei Wasser und Brod, oder eine viertägige körperliche Züchtigung unlieb waren — das Thier erlösen, im Winter aus dem Schnee schaufeln und bedächtig aus den Schenken führen. Die erschossenen Wildbähe wurden an den nächsten Baum gehängt und über eines Jeden Kopf ein Hirschgeweiß genagelt. Auch Bären wurden der Jagdlust wegen gefest und in Schutz genommen, &c. Im August 1655 grüß eine Bärin mit ihrer Familie auf dem Schmalzsee nach Amersbach und riß ein Ferkelchen heraus, das den Fuß des einen jungen Bären einklemmte. Dieser mußte 1 Nacht und 2 Tage zur Schau stehen, Mama krüllte fürchterlich mit dem Kleinen und wickelte nicht von dannen. Statt diese Bestien zu erschießen, mußte, auf hohen Befehl, der Förster von Gramzsch mit einem Haufen Bauern den Stein wegwälzen und dem Gefangenen aus der Klemme helfen. — Der Hammermeister Schmiedel aus Schmiedberg in Schlessen ward im Forst von einer verheerenden Bärin und ihren 2 Jungen grimmig angefallen, er schickte sie

- 13) Bündnisse zu schließen, die jedoch nicht gegen das Reichs-Oberhaupt, gegen den abgeleisteten Lehnsleid und gegen die Reichs-Verfassung gerichtet und dieser nachtheilig seyn durften. Dies Recht enthielt zugleich, daß ein Reichsstand nicht nur Bundesgenosse einer andern Macht, sondern auch selbst Kriegführender Theil seyn und Frieden schließen konnte.
- 14) Das Retorsions-Recht (der Wiedervergeltung oder Erwiderung). Wenn ein Nachbarstaat oder anderer Reichsmitstand nachtheilige Verordnungen gegen die Unterthanen des Erstern erlassen hatte.
- 15) Belassung der Reichspfandschaften ohne Wieder-Einlösung und Wiederrufung a).
- 16) Das Recht zu Standes-Erhöbungen, Verleihung der Zölle, Münzstätte und akademischer Würden, z. B. Professor-titel.
- 17) Desgleichen zur Ertheilung der Privilegien b), auch zum Druck und Verlag eines Buchs und einer Druckschrift jeder Gattung.

Mutter nieder und herbeilebende Leute fangen die Kleinen ein. Schmei-
del mußte diese und deren todte Mutter nach Prag senden und sich dort
vor Gericht stellen. Es wurde diesmal vom Kaiser Matthias, der
dort eben Hofsager hielt, begnadiget, weil im Vorfaale des Schlosses, einer
der von der Kaiserin (Kunna von Oesterreich) geneckten Vären-Jünglinge,
der Monarchin wüthig in die Schürze fuhr und Kaiserliche Majestät von
der Schrecklichkeit eines größern Ungethüms überzeugt wurden. Diese
Züge aus jener goldenen Zeit erfreuen.

- a) Pfandschaften waren reichsvoigteiliche Rechte und Länder, welche der Kaiser einem Reichsstande pfandweise zum Nießbrauch übergeben hatte.
- b) Privilegien sind Ausnahmen von der Vorschrift zu Jemandes Gunsten; sie heißen besondere Rechte (*iura singularia*), wenn sie einer Klasse von Personen ertheilt sind, Dispenationen, wenn sie einer

- 18) Gnaden: Verleihung jeder Art, welche dem, der sie erhält, ein Recht geben, und Andern eine sich darauf beziehende Verbindlichkeit auflegen.
- 19) Ertheilung des Stadtrechts an eigene Landstädte mit Bestattung eines Stadtraths, Zünfte, bürgerlicher Gewerbe und Jahrmärkte c).
- 20) Das Recht, durch Reichsgesetze gebilligte Steuern und Auflagen von den Unterthanen zu erheben, auch außerordentliche Beiträge einzufordern, z. B. bei Vermählungen der Töchter des Landesherren (Prinzessinnen: oder Fräulein: steuern), zur Hofhaltung nachgeborener Prinzen und Grafen, bei Standes: Erhöhungen, zu Reisen, Bade: und Brunnen: Kuren u. u. d).
- 21) Indulte und Moratorien zu geben. Die Sicherheit der Schuldner auf eine Anzahl Jahre gegen gerichtliche Hilfe, welche die Gläubiger wider jene bewirken möchten.

Person für Einen Fall, und eigentliche Privilegien, wenn sie einer Person für alle Fälle einer Art gegeben werden. Sie sind also dann Real: Privilegien, wenn sie mit dem Besitz einer Sache, oder Personal: Privilegien, wenn sie nicht damit verbunden sind. Jene Real: Privilegien gehen mit der Sache auf jeden Besitzer und Erben über, inwiefern keine Dauer der Zeit bestimmt ist.

- c) Die Anlegung der Messen, oder des Handels im Großen von einheimischen und ausländischen Käufern und Verkäufern konnte vormalig nur vom Kaiser zugestanden werden (f. S. 2).
- d) Wie weit dies ging, beweise nur Ein Beispiel. Ein Reichsgraf war auf einer Schweinsjagd vom Pferde gestürzt und hatte ein Bein gebrochen, die Heilung war in wenigen Wochen vollendet und der Wundarzt sorgfältig abgesehen worden. Gleichwohl mußten sämtliche Unterthanen viele Jahre hindurch noch die auferlegten Kurpfaffen unter dem Namen: Beinwund: gelber, bezahlen. Diese waren nämlich eine Zugabe der gewöhnlichen Steuern geworden.

22) Das Recht zur Ergänzung der Volljährigkeit.

23) Die Berechtigung zur Legitimation unehelicher Kinder.

24) Das Geleits- oder Schutz-Recht c), d. h. die Befugniß des Landesherrn, für die Sicherheit der Landstraßen, Reisenden und Versendungen zu Wasser und zu Lande und überhaupt aller Unterthanen zu sorgen, die Güter zu beschützen, die Anstalten dazu zu treffen, und dafür eine baare Vergeltung (Geleitgeld) einzufordern.

Soviel ist von den Rechten der vormaligen Reichsfürsten in den vorzüglichsten statistischen, historischen und rechtswissenschaftlichen Schriften, jedoch einzeln und zerstreut, enthalten und hier zusammen gestellt.

Das sogenannte Austrägal-Recht — lateinisiert aus dem alten deutschen Worte: Austräge, Entscheidung durch erwählte Schiedsrichter — stammt aus den Zeiten des Faustrechts. Waren nämlich zwei oder mehrere Parteien der gegenseitigen Fehden und Kaufereien müde, so wählten sie einen Reichsstand, dem sie die Entscheidung ihrer Streitsache übertrugen, späterhin geschah dies auch, ohne vorher einen Kampf zu bestehen. Die Beilegung und Entscheidung eines solchen Streits nannte man: Austragen, und den Schiedsrichter den Austräger oder Austragsrichter. Dies Recht, Austräger zu wählen und zu nehmen, gehörte nicht ausschließlich den Ständen, sondern auch je-

c) Die Befehdungen und Räubereien der Stegreifritter und Burgherren vor der Errichtung des letzten Landfriedens Maximilians I. veranlaßten das Geleiten der Reisenden durch Bewaffnete des Landesherrn. Diese Befugniß war sonst ein kaiserliches Regale, ging aber nach und nach theils Pfand, theils Lehnweise, in der Folge durch vieljährige Annahme auf jeden Landesfürsten über, und brachte auf stark bereiften Straßen viel Geld ein. Daher die Sacht nach dem Geleitsrecht.

dem Prälaten, Adelichen, und einigen Reichsstädten zu. Diese Austräge waren entweder legales, in der Kammergerichts-Ordnung von 1495 gegründet, oder conventionales, von gewissen Familien unter sich errichtet, oder privilegiert, welche in einem Kaiserlichen Privilegio ihren Grund hatten.

§. 4.

Vom Post-Regale

und

dessen Ausübung von den Reichsständen.

Der Erörterung im §. 1. zu Folge gehörte das Post-Regale zur ersten Klasse der Hoheitsrechte eines Landes Herrn. Die Frage:

Was ist das Post-Regale oder Post-Recht?

läßt sich nun dahin beantworten:

Es ist die unbeschränkte Macht und Befugniß, Posten — d. h. Staats-Anstalten für Jedermann zum Reisen und Versenden — anzulegen, sie abzumauern, mit den benachbarten zu verbinden, darüber Verträge zu schließen, über das gesammte Postwesen zu schalten, nach freiem Willen Postbeamte zu bestellen, eine unbeschränkte Gerichtsbarkeit über diese und in allem, was das Postwesen angeht, auszuüben, mit dem damit vereinten Recht, zu befehlen, zu verbieten und zu bestrafen.

Aus dieser Berechtigung folgt, daß die Ausübung des Postregals nur allein dem Staats-Oberhaupt, Beherrscher zukommt und seiner Macht überlassen bleiben muß, darum, weil

zur Ausführung dieser Hohen im Staat nur der Regent Kraft, Gewalt ¹⁾ und Mittel besitzt und anwenden kann. Jeder Staatsbehörde, jedem Vasall, jeder Corporation und jedem Privat-Unternehmer mangelt der Nachdruck, für sich selbst die Befolgung der Befehle und Verbote zu erzwingen. Aus eben diesem Grunde ist da, wo das Postwesen als eine Staatsanstalt behandelt wird, die höchste Gewalt berechtigt, allen Privatpersonen die Anlegung gleicher oder ähnlicher Anstalten zu untersagen und zu bestrafen.

Die Reichsgesetze schweigen, wie schon vorgedacht, von dem Postregal, und keine Erklärung eines Kaisers voriger Zeit benannte die, besondern oder vorbehaltenen Regalien desselben, das Reichs-Herkommen, d. h. das Gewohnheitsrecht, (die Ueberlieferung des vormals Ueblichen in Form und Urtheil), sollte also zur Entscheidung dienen. Darum behaupteten auch die Kaiser Rudolf II., Matthias und die Ferdinande II. und III. bei vielen Ereignissen: daß nur das Reichs-Oberhaupt das Postregale durch ganz Deutschland unbeschränkt ausüben könne und dies Regal zu den vorbehaltenen Vorrechten (regalia reservata) des Reichs-Oberhauptes, (die Niemand kannte) gehöre. Diesem Doppelgrunde zufolge gestanden sie den Reichsständen das Recht nicht zu, weder in ihren eigenen Landen, noch in den Besitztümern andrer Reichsfürsten Posten anzulegen.

Die Reichsstände waren getheilter Meinung.

Einige, nämlich Brandenburg, Sachsen, Braunschweig, Lüne-

¹⁾ Macht ist das Vermögen zu handeln — Kraft das Bestreben der Macht, die Wirkung hervorzubringen, oder die Macht auszuüben — Gewalt ist das Vermögen, Andern zu zwingen. (Eberhard Conrath)

burg, Hessen u. u. wollten dem Kaiser gar kein Postrecht in ihrem Lande gestatten,

Andere räumten zwar dem Oberhaupte Deutschlands die Befugniß ein, Posten in ihrem Lande anzulegen und zu besetzen, hielten sich aber berechtigt, neben jenen auch eigene reitende Posten zu errichten und zu unterhalten, selbst auf den Coursen der Kaiserlichen oder Reichs-Post; dahin stimmten Baiern, Württemberg, Baden, Franken.

- Alle geistliche Reichsstände und sämtliche Reichsstädte dagegen unterwarfen sich des Kaisers Willen und den Anordnungen Taxis.

Aus diesen Verweigerungen und Bewilligungen entstand denn die Ungleichheit des Bestandes und zwar:

in den österreichischen Erbländern und in den sächsischen Kreisen hatten die Landesherren ihre eigene Landposten,

in den übrigen Kreisen hatte entweder in einem Orte Taxis, in einem andern ein Reichsstand seine Posten, oder ein Theil hatte die reitenden, der andre die fahrenden, oder beide Theile ihre Posten neben einander.

Ueber die in den Reichs-Versammlungen so oft besprochene Streitfrage: Ob die Reichsstände in Deutschland berechtigt waren, zu der Zeit, da die Taxischen Posten zu deutschen Reichs-Anstalten erklärt wurden, (1595), eigene oder Landesposten in Form jener eingeführten anzulegen und mit benachbarten zu verbinden? — kann die Beantwortung nur bejahend ausfallen und zwar schon kraft der den regierenden Landesfürsten zuständigen Landeshoheit und des Universal-Rechts über die öffentlichen und gemeinen Wege im Staat. Zudem ist:

- a) die ganze Sache des Postwesens eine Polizei-Anstalt zum Vortheil und Betrieb des Handels und Verkehrs eines

jeden Unterthanen, — sie gehört folglich unbedingt zur Landeshoheit des Oberhauptes in jedem Staat.

- b) die Kaiser konnten hierin keine Aenderung treffen, nicht jene von ihnen selbst anerkannte Hoheit eines Reichsfürsten eigenmächtig schmälern und den Reichsständen eine früher nicht bestandene Einrichtung aufbürden. Ein Grund, der hier sehr wesentlich und entscheidend ist.
- c) Der Kaiser Rudolf II. hat im J. 1595 dem Leonhard von Taxis, und Kaiser Matthias im J. 1615 dem Lamoral von Taxis das General-Ober-Postamt im Reich übertragen, als die Reichsstände das Postrecht in ihrem Lande lange vorher schon ausgeübt hatten, wenn gleich die Form der Posten nicht vollständig der Taxis'schen, jedoch in Absicht und Zweck, gleich war. Aus diesem folgt, daß die Taxis'schen Investituren (Belehnungen, Einsetzungen) nur den Gerechtsamen der Reichsstände unbeschadet, d. h. ohne Nachtheil, geschehen konnten.

Dies sind die Gründe, aus welchen die Reichsfürsten im Nord- und Mittel-Deutschland, auch Würtemberg, behaupteten, daß ihnen die Ausübung des Post-Regals — folglich der Besitz eigenthümlicher Postanstalten — staatsrechtlich zustehe.

§. 5.

Streit zwischen den Reichsständen Deutschlands und dem Hause Thurn und Taxis, über den Besitz und die Ausübung des Postrechts.

Der in den letzten zwei Jahrhunderten zwischen den Reichsfürsten Deutschlands und dem gefürsteten Hause Thurn und Taxis

geführte Kampf über die Berechtigung zum Ansehen des Post-Regals, unter dem Titel: Kaiserliches oder Reichs-Postwesen, ist zwar im Anfang dieses Jahrhunderts durch die Auflösung der deutschen Reichsverfassung beendet worden. Allein die Geschichte der Ereignisse, die Ansprüche und die Grundsätze aller Theilnehmenden sind so merkwürdig, daß ihre Darstellung als ein höchst bedeutender und wesentlicher Theil der Postkunde erscheint.

Da aber in keinem Werke ein vollständiger, zusammenhängender Vortrag über diesen fast zweihundertjährigen Streit enthalten ist: so möge die hier folgende Uebersicht das Fehlende in der Literatur des Postwesens ergänzen.

Als Kaiser Maximilian I. seinem Hofsling, dem italienischen Edelmann Francesco della Torre et Tassis (Franz von Thurn und Taxis) auftrug, eine Brieffendungs-Anstalt von Brüssel nach Italien zu errichten, war — wie im vorigen §. gesagt worden — keine Spur (Vestigium) eines Kaiserlichen Post-Regals weder in den Reichsgesetzen und Kaiserlichen Verordnungen, noch in andern Urkunden vorhanden, sie konnte auch nicht seyn, weil die Sache selbst noch nicht da war. Jeder Landesherr und jede bedeutende Stadt unterhielten eigene Botenläufer, und da die schon ordentlich eingerichteten Botengänge vermehrt werden mußten, hatten eigends bestellte Botenmeister die Aufsicht und Geschäftsführung (S. B. I., S. 94 und folg.).

Ebenso wenig war in den Regierungs-Jahren Maximilians I. und Karls V. — dieses Mächtigen, der sich wahrlich nichts vorschreiben ließ und mit seiner Kaisergewalt überall vorschritt und sie geltend machte — von einem Post-Recht oder

Post:Regal die Rede. Daß Karl nicht als Kaiser, sondern bloß als Herzog von Burgund das Postwesen beschützt habe, beweiset theils der Bestallungsbrief für den v. Loris, theils daß derselbe nicht in der Reichs-, sondern in der Niederländischen Kanzlei und in französischer Sprache, auch mit keinen Klauseln für die Reichsstände Deutschlands, sondern für die Beamten und Unterthanen in den Niederlanden angefertigt worden ist. Ueberdies waren die Postbesoldungen auf die Einkünfte in den Niederlanden angewiesen.

Eben dieser Kaiser mußte sogar im J. 1519 bei seinem Regierungs-Antritt in der Wahl-Capitulation versprechen, die Stände bei ihren Hoheiten, Würden, Rechten und Gerechtigkeiten, Macht und Gewalt, ohne Eintracht (Beeinträchtigung) und Verhinderiß zu lassen und sie bei ihren Regalien, Obrigkeiten und Freiheiten zu schützen und zu schirmen. Auf dem Reichstage in Speier, im J. 1542, wo ein Reichskrieg gegen die Türken beschlossen wurde und Feld-Courier-Stationen (Feldposten) errichtet werden sollten, dachte Niemand an einen Reichs-Postmeister.

Karls Bruder und Nachfolger, Kaiser Ferdinand I. äußerte ebensowenig einen Gedanken, ein Ausschließungsrecht oder Regal wegen der Posten zu verlangen, er behauptete nur durch einen Urtheilspruch im J. 1563 zu Gunsten seines Neffen, Königs Pilyps II. von Spanien, als Herzogs von Burgund, daß diesem

der freie Durchgang seiner, d. h. Burgundischen Post, aus den Niederlanden durch Deutschland nach Italien von den deutschen Reichsständen nicht verwehrt werden könne.

Aber Philipp, eigentlich sein General-Postmeister von Laris, ließ sich nicht auf das bloße Gestatten des Durchgangs seiner Posten beschränken, sondern er breitete sie auch durch Seitenposten aus und verlangte nach einigen Jahren, die Aufnahme seiner Postanstalten als ein dem Herzog von Burgund — Kraft jenes Kaiserlichen Urtheilspruchs vom J. 1563 — durch das ganze Deutsche Reich zustehendes Recht, wovon jeder Reichsstand, selbst der Kaiser ausgeschlossen sey.

Das von dem Klock in seiner Abhandlung de Contributionibus, S. 50 angeführte Reichs-Gutachten der drei Reichsstände im J. 1570 enthält das allgemeine Geständniß, daß das Postwesen ein Reichs-Regal, und der Kaiser zur Anlegung der Posten, und zwar nur der reitenden — an fahrende wurde damals noch nicht gedacht — durch das ganze Deutsche Reich berechtigt sey. Dies Reichsgutachten ist jedoch eine Erfindung des Larisschen Anhängers Klock, denn jenes ist in keiner andern Schrift in beglaubter Form zu finden. Und wäre dies Gutachten auch wirklich erstattet worden, so folgte daraus nicht, daß die Fürsten zugleich ihrem Postregal entsagten und daß mithin der Kaiser dies Recht nach Willkühr ebenfalls in allen Reichslanden ausüben konnte. Darum nicht, weil er als Kaiser nicht eigenmächtig, sondern nur mit Einwilligung aller Reichsstände handeln durfte, wie die Wahl-Capitulationen beweisen. Jene Einwilligung war aber nicht gegeben worden.

Deßhalb empörten auch die Vorschritte des Spanisch-Burgundischen General-Postmeisters Grafen von Laris alle Kurfürsten und Wittstände, und durch deren dringende Vorstellungen ließ sich Kaiser Rudolf II. überzeugen, daß seine und seiner Vorfahren Güte und Vorliebe gemißbraucht worden, und nur durch

ein schleuniges Verfahren das Weitergreifen einer ausländischen Anstalt zu hemmen sey, die zudem durch die misslichen Umstände des Leonhard von Taxis in einer großen Schuldenlast stecke und mehr und mehr in Verfall gerathe.

Rudolf eilte zur Rettung, indem er diese Spanisch; Niederländische Post durch das Patent vom 16. Junius 1595 zu einer Kaiserlichen oder Reichs; Post in Deutschland erklärte, den bisherigen Spanisch; Burgundischen General; Postmeister Leonhard von Taxis zum Kaiserlichen Reichs; General; Ober; Postmeister in Deutschland und zum Reichs; Freiherrn ernannte, auch den Kurfürsten von Maynz, als Reichs; Erzkanzler, zum Protector dieser Reichsposten bestellte.

Aus diesen Ernennungen, aus jenem Rechtsurtel Ferdinands I. von 1563 und aus dem nur von dem Klotz allein vorgegebenen, nirgend glaubhaft bewahrheiteten Reichs; Gutachten der Stände von 1570 erschuf Rudolf mit dem Mandat v. 6. Novemb. 1597 sein berichtigtes

Jus Postarum

und zwar als ein Reservat des Kaisers, nach welchem dem Reichs; Oberhaupte und dem Hause Thurn und Taxis allein

das Post; Recht, sub titulo: Reichs; Posten, im ganzen Deutschen Reiche zukomme.

So eigenmächtig sprach der Kaiserliche Hof und gränzte eine Anstalt, den Regalien und Landesherrlichen Rechten sämmtlicher Reichsstände, selbst und abdrücklich der von ihm beschwornen Wahl; Capitulation zuwider. Denn nirgend war weder die Erledigung eines Besiges (possessio vacua), noch

ein Privatrecht, oder eine dem Kaiser ausschließlich zukommende Befugniß (*reservatum Imperatoris*) vorhanden. Sogar eben dieser Rudolf sagt mit seiner vorstehenden Erklärung im Widerspruch:

„daß er weit entfernt sey, der Fürsten und Stände
 „Landpost, Regal zu berühren, auch nicht einmal der
 „Kaufleute und Privatpersonen Nebenbotenwerk, als
 „sowelt dasselbe der Kauf-, Handelsleut' und Städte ab
 „tem Botengebrauch gemäß, angreifen zu wollen“.

Sein Nachfolger, Kaiser Matthias, ersuchte zwar in dem Schreiben v. 26. Junius 1615, sämtliche Reichsfürsten, die Reichsposten aufzunehmen, aber viele Stände verweigerten die Aufnahme kraft ihrer Regalien, deren Rechtmäßigkeit und Gültigkeit auch Ferdinand II. in seinem Kaiserlichen Briefe vom 5. Julius 1624 an die Städte Eöln, Nürnberg und Frankfurt anerkannte. Auf das rastlose Betreiben und Bitten des Grafen von Taxis erließ endlich Ferdinand unterm 23. November 1627 ein Schreiben an die Hauptfürsten und an die Reichsstädte Bremen, Hamburg und Lübeck:

„dem Grafen von Taxis unverweigerlich zu verwöl-
 „ligen, seine Posten dort (jedes Orts) einzuführen u. u.
 „undt demselben behülfflig zu seyn“.

Pütter (Joh. Stephan, Geh. Justizrath und Professor in Göttingen) sagt 1768 in seinem Teutschen Staatsrecht, Hauptst. III. S. 168, die Posten haben erst 1590 einen nähern Bestand bekommen, so daß von dieser Zeit erst der eigentliche Anfang des heutigen Postwesens im Reich herzuleiten ist.

Wie nun um diese Zeit die Landeshoheit unstreitig schon alle Rechte der höchsten Gewalt — was nicht schon kaiserliche *reservata* waren — in sich faßte, auch keine Concurrenz der kaiserlichen

Gewalt mehr der Regel nach Statt fand: so hätte schon damals ein jeder Reichsstand in seinem Lande selbst dergleichen Veranstaltungen (Posten) machen können, und man konnte keinem Reichsstande zumuthen, wider seinen Willen Tarisische Posten in sein Land aufzunehmen, wie denn eines Theils das Haus Taxis bei denjenigen Ständen, deren Länder seine Posten berühren, auch nur um gutwillige Aufnahme derselben sich beworben, und andern Theils das Haus Oesterreich selbst den Anfang gemacht, in seinen Erblanden eigene Posten anzulegen.

(Mit diesem Ausspruche stimmen die Schriften und Lehren der bedeutendsten Staatsmänner und Juristen überein.)

§. 197. „Da aber beim Anfange der Tarisischen Posten, „außer Oesterreich, noch kein Reichsstand gut gefunden, Posten „in seinen Landen anzulegen und da der Kayser hingegen die „Ausbreitung der Tarisischen Posten in der Reichsstände Länder „gerne gesehen, um wo möglich daraus noch ein kaiserliches „Regal zu machen; so haben sehr viele Reichsstände sich bewegen „lassen, unter Vorschub des kaiserlichen Ansehens die Tarisischen „Posten aufzunehmen u. u. Doch beruhet alles auf eines jeden „Orts Verträgen und Herkommen, und daß kein Reichs- „stand schuldig ist, einige Neuerung zu gestatten, nur Reichs- „Unterthanen zu den Aemtern genommen werden, und sämt- „liche Tarisische Beamten alle Staats-Neallasten „tragen müssen.“

Die goldne Zeit des Hauses Taxis in seiner Macht, im Ausbreiten seiner Anstalten und im Gelingen seiner Unternehmungen mit seinen Reichsposten, war eingetreten, wunderbar zu derselben Zeit, als auf der einen Seite Densfreiheit und die gereinigte Lehre aus dem Aberglauben hervorgingen und auf der

andere Seite Glaubenswuth und Verfolgung fast über ganz Deutschland Verberben verbreiteten.

In diesem unseligen Getümmel entstand zugleich der Kampf um den Besitz des Postmonopols. Die Heeresmacht der Kaiser schüchterte einige furchtsame Reichsstände ein und das Nachtwort des Gebietenden verstärkte und rechtfertigte jede Handlung des Schüßlings und Begünstigten. Vom Kaiser ausgestattet mit aller Befugniß, forderte nun das Reichs-General-Postamt von jedem Reichsfürsten

- 1) alle landesherrlichen Posten abzuschaffen und unbedingt die Reichs- d. h. Taris'schen Posten aufzunehmen,
- 2) in jedem Orte die Reichspost-Beamten von allen städtischen, persönlichen Lasten und landesüblichen Abgaben, welchen Namen diese auch haben mögen, frei zu lassen,
- 3) diese Beamten für berechtigt zu halten, ungehindert Reichsposten anzulegen und ihnen freie Dienstwohnung und alle Bequemlichkeiten unentgeltlich zu gewähren,
- 4) die Freiheit sämmtlicher Reichspost-Offizialen von der Gerichtsbarkeit des Landes und allen städtischen und polizeilichen Anordnungen, und
- 5) das unbeschränkte Anerkennen der Protection und Autorität des ausländischen, in Brüssel sich aufhaltenden Reichspost-Fürsten über seine Beamten in ganz Deutschland.

So lauteten die Vorschriften des Reichspost-Generalats; sie waren von Taris gegründet

auf die Reichs-Gesetze,

(leider schweigen aber diese von dem Post-Mogel, weil zu den Zeiten, als die Reichsgesetze erlassen wurden,

keine solche Brieffendungs-Anstalten, wie Laris sie einführte, vorhanden waren),

auf das Reichs-Herkommen,

(d. h. den frühern Besitz in Form und Wesen, der auch nicht nachgewiesen werden konnte),

auf die Kaiserlichen Reservata,

(die nirgend festgestellt waren, s. §. 2),

auf das Post-Regal des Kaisers,

(welches die Reichsstände nur höchst bedingt einräumten), und

auf die unbeschränkte Macht des Kaisers,

als die Stellvertreterin aller Gesetze.

Alles Unwesen beruhte auf zwei sehr wichtigen Gründen,

- a) darauf, daß die Familie Thurn und Laris beim Mangel eigenthümlicher großen Güter (Baronien und Grafschaften), das Reichspost-Monopol als die Haupt-Nahrungsquelle ihres Hauses besaß, folglich diese bewahren mußte, und
- b) in dem Glauben des Kaiserlichen Hofes, daß das in jener Zeit auftretende Larische Postwesen eine neue Anstalt, mithin kein Zubehör einer Reichsständischen Macht sey, sondern als ein erst entstandenes Werk zu einem ausschließenden Vorrecht des deutschen Oberhauptes gehöre. Hieraus folge zugleich, daß der Anspruch und die Theilnahme eines Reichsstandes als Eingriffe in die vorbehaltenen Majestäts-Befugnisse (Reservata Imperatoris) aufgenommen werden müßten.

Durch diesen auf kein Reichsgesetz gegründeten Nachtspruch, durch Gewalt, Patente und Mandate des Kaisers cum und sine clausula g) unterstützt, gründeten nun die Belehnten ihr Postwesen noch fester, und unternahmen, in ihrem Bereich die seit Jahrhunderten zu Fuß, Roß und Wagen bestandenen Fürstlichen und Städtischen Botenanstalten zu zerstören, und jeden zu verhaften und zu bestrafen, den sie auf einer Briefbestellung ertappten.

Diese Verfolgungen erbitterten die Bethetheiligten, auch die Reichsstände und Städte sahen ihre Privilegien (s. Note v) verletzt und verachtet, die Klagen der Bedrückten wurden lauter und dringend. Da forderte denn Kaiser Ferdinand, durch manches Mißgeschick seiner Waffen nachgiebig gestimmt, am 24. December 1636 auf dem Collegialtage in Regensburg vom Fürstlichen Collegio ein Bedenken (Gutachten) über das Reichs-Postwesen. Die allgemeine Stimme (Votum) erklärte am 17. Januar 1637:

„daß an allen Orten, wo keine ordinäre Posten (so nannte man damals die Reichsposten) durchgehen vnde angestellt seyen, die Anordnung der (Fürstlichen und Städtischen) reitenden oder fußgehenden Boten billich zugelassen, vnd denen Ständen selbst durch deren territoria solche Anordnungen zu machen, krafft ihrer Regalien heymzustellen (zu überlassen) sey“.

Diese Meinung ließ schlimme Folgen fürchten. Auf die dringende Bitte der vermittelnden Gräfin von Taris erschien das Kai-

g) Ein Kaiserliches Mandat cum clausula (nämlich justificatoria) ist: wenn der Beklagte in dem angeetzten Termin die Gründe anführen durfte, aus welchen er glaubte, den Befehl nicht erfüllen zu dürfen. Diese Ungünstigkeit fiel aber beim sine clausula weg, das entweder ein augenblickliches Befolgen, oder die Vollstreckung der angedrohten Strafe (Reichs Execution, s. S. 8.) in sich schloß.

fertige Patent v. 12. August dess. Jahres mit dem erneuerten Antrage, die Reichsposten aufzunehmen h). Es enthält keinen Gedanken, weder das alte Herkommen und die Rechte der Reichsstände zu verletzen, noch „einem Churfürsten, Fürsten oder Stand „in seinem wohlhergebrachten vndt fort vndt fort exercirten Jure „Postarum eintrag oder Hinderung zu machen, sondern nur die „verbotenen excessus vndt die wider Fuez vndt gebühr vorgenommenen facta bey denen Kauff, Handelsleuthen vndt Städten abzustellen“.

Diesem so unzweideutigen Sinn und Ausspruch ganz entgegen, ließen das unüberlegte herrische Benehmen vieler Reichspostbeamten, besonders das Beharren des Grafen Taxis, nur Katholiken als Postbeamte in ganz protestantischen Orten zu bestellen, keinen Vertrag Eingang finden.

Der Unwille der Fürsten und die Gährung stiegen noch höher, als gleich nach Ferdinands Tode (23. März 1657) der Graf Taxis vom Reichs-Collegio verlangte, daß in der Wahl-Capitulation dem künftigen Kaiser (Leopold I.) das Jus postarum in den Kaiserlichen Erblanden genommen und dessen Ausübung dem künftigen Oberhaupte untersagt werde. Man widersprach einmüthig diesem Begehren und bestimmte im 25ten Artikel der Wahl-Capitulation, daß „Alles den Churfürsten, Fürsten und Ständen an ihrem Post-Regali und „deßen habendem Exercitio, besonders denen „Ständen, welche deßenthalben gewisse Verträge und Vergleiche hetten unnachtheilig und „vnpraejudicirlich seye.“

h) Sieht im Anhange, B. vollständig abgedruckt.

Leopold, nicht eingedenk jenes Antrags im Reichsfürstenthum, ließ sich verleiten, die Fürsten und Stände des Reichs ernstlich zur Annahme der Kaiserlichen (Taxischen) Posten aufzufordern und deren Aufbringen zu fördern. Die Fürsten im Norden Deutschlands, in Hessen, Braunschweig und Lüneburg erneuerten ihre Beschwerden über den „Unfug und das unleidentliche „Vornehmen (unleibliche Benehmen) des Grafen von Taxis“.

Es entstanden bei beiden Reichsgerichten (S. S. 8.) die heftigsten Prozesse, die dem Taxischen Hause nichts kosteten, weil sie als fiskalische Reichs-Sache betrachtet wurden.

Von beiden Seiten traten Gelehrte und Ungelehrte auf, es begann ganz eigentlich im J. 1660 ein wahrer Kampf, in welchem Statistiker und Juristen, Diplomaten, Historiker und Genealogisten, sogar Münzen- und Wappensammler verflochten wurden und in höchstanzüglichen sinnvollen Reden hart an einander gerietzen.

Alle denkbare Rechte und Rechtsregeln wurden erläutert und gemißhandelt, das Natur- und Völkerrecht am gräulichsten. Vom Naturrecht z. B. behaupteten einige heftige Taxisaner, daß es nicht bloß dem Menschen, sondern jedem Thiere, das sich wehren könne und möge, angeboren sey und sich in Noth- und Begehrungsfällen äußere, also (als Folgerung) müsse auch das Haus Thurn und Taxis, um das vom Kaiser beliehene Postwesen kämpfen, weil man ihm diesen einzigen Erwerb — (wie dem Thiere das Futter) entreißen wolle. Das Völkerrecht aber könne nicht gelehrt, sondern nur mit den Waffen in der Hand und zwar von den Mächtigen geübt werden, darum schütze auch der Kaiser das von ihm eingesetzte Reichs-Postwesen. (!)

Wie freilich dies mit dem Völkerrecht zusammenhängt und zudem die Zusammenstellungen passen sollen, steht nirgend erklärt.

Schwerlich wird Jemand die zum Theil noch aufbewahrten Hand- und Druckschriften durchlesen mögen, um die schwülstigen, widersinnigen Phrasen, die giftigen Ausfälle, die kaum denkbaren Gemeinheiten und Ausbrüche der Erbitterung kennen zu lernen. Aber auffallend und höchst beachtungswerth ist es, daß man in den tadelnswerthesten Schmähungen und Ausdrücken gerade nur die Anhänger des Hauses Loris erkennt, dagegen die Wortführer der Fürsten und Reichsstände durch ruhige und klare Erörterungen der Ständischen Rechte und Befugnisse zu überzeugen suchen und in einer edlen Sprache und einem bündigen Vortrage die höhere Bildung und das Gewicht ihrer Gründe bewähren.

Noch wunderbarer und merkwürdiger bleibt es, daß jede aufgestellte Thatsache — welche Loris entweder als eine Verläumdung erklärte oder ablegnete — Leider! aus Mandaten und den eigenen Entschuldigungen und Ausreden der Loris'schen Postbeamten als wahrhaft erwiesen werden kann (s. Loris'sches Postwesen). Uebrigens ist es nicht zu bedauern, daß der größte Theil der Schriften schon in den vorigen Jahrhunderten zu wirthschaftlichen Zwecken und in Kramläden verbraucht, und jener Streit jetzt nur historisch geworden ist.

Von dem Schwarm der fast zahllosen Verfechter des Reichs-Postwesens sind die Matadore und heftigsten Streiter

Ludovicus ab Hörnigk (Doctor der Rechte und Medizin, Kaiserlicher Rath und Pfalzgraf) de Regali Postarum Jure, 1662. —

Königs Reichs-Archiv — und Grundbesitz Europäischer Posten.

Zimmermann, Kanzler in Hildesheim, nachmals Reichs-
Hofrath ⁱ⁾, unter dem Namen: Caesaris Turriani ^{k)}
Ehrevürdiger Adler, oder Vorstellung der Kaiserlichen
Reservata.

Diese Haupt-Bücher und überhaupt alle Schriften der Ver-
bündeten sind, wie vorgefagt, voll bitterer Schmähungen und stellen
sämmtlich nur die einzige Behauptung auf:

Das Post-Regal beruhe allein in der unbeschränkten
Macht des Kaisers und in der vom Reichs-Ober-
haupt dem Hause Taxis ertheilten Beilehnung.

Als Gegner des Reichs-Postwesens und Sprecher für die
Rechte der Reichsstände traten nur wenige Männer, aber ge-
rade die hellsten, gewiegtesten Köpfe und bedeutendsten Gelehrten
Deutschlands auf, unter diesen hervorragend in kräftiger Rede:

Emeran Ackold (Andreas Ockel, Burgemeister in Halle)
dissertatio de Regali Postarum provincialium Jure
Electorum Principumque Imperii, 1698.

Christoph Herrmann Schweder Theatrum historicum, und

Johann Peter de Ludwig (Geheimer Rath, Kanzler der Uni-
versität und Professor in Halle) Opuscula miscella, 1722,
Tom. 1, lib. II., cap. 22.

ⁱ⁾ Andre versichern, der Rechtsgelehrte Schoppe in Hildesheim sey der
eigentliche Verfasser gewesen (Bilderbeck bibl. juris public., pag. 31).

^{k)} Torriani in Mailand, de la Tour, stießen die Verfasser des Hauses
Taxis.

Sie und ihre Genossen stellen den Grundsatz auf: daß der Kaiser das Postwesen — als eine neue, erst erschaffne Anstalt — sich nicht anmaßen könne, sondern daß solche zur Ober:Landeshoheit eines jeden Reichsfürsten gehöre, auch die Majestät oder höchste Gewalt nicht von der Person des Kaisers, sondern von ihm und den Reichsständen, d. h. vereint, ausgehe, folglich der Kaiser sich kein Alleinrecht zueignen könne.

Viele spätere Gelehrte, z. B. Joh. Jac. Moser im deutschen Staatsrecht Th. V. — Ziegler de juribus Majestatis — Baumgarten de Regali Postarum — Mevius decisiones — v. Seckendorf Fürstenstaat 1c. 1c. stimmen diesen Meinungen und Aussprüchen bei und erklären als Zusatz: Es sey eine unvorsprechliche Rechtsregel, daß derjenige, dem im Römischen Reiche Teutscher Nation die hohe Landes:Obrigkeit (Souverainität) zustehe, wie den Reichsfürsten, nothwendig auch die Macht habe, eigene Posten in seinem Lande anzulegen und zu unterhalten. Die Kaiserliche Postbelehnung aber sey nichts weiter als ein rechtswidriges Verfahren und ein gewaltthames Aufdringen der Reichsposten.

Aber auch von Seiten der opponirenden Reichsstände gegen die Aufnahme der Reichsposten sprach als Hauptgegner der Kurfürst Friedrich Wilhelm der Große von Brandenburg:

daß jede Zumuthung den Zweck enthalte, das Postrecht der Reichsfürsten zu beeinträchtigen, den Ertrag (die Post:Einkünfte) des Landes einem Ausländer 1)

1) Die Familie Thurn und Taxis stammte bekanntlich aus Italien, schrieb und unterzeichnete alle Original:Verfügungen in italienischer Sprache und die General:Reichs:Postmeister wohnten seit in Brüssel.

zuzuwenden, selbst, wenn auch das Zulassen einer fremden Anstalt auf einer bloßen Duldung und einer widerwilligen Vergünstigung beruhe. Die Ausdehnung dieser fremden Macht und das von ihr nach den vorhandenen Thatfachen stets unternommene Umgehen und Brechen geschlossener, auch der bündigsten Verträge, würden von selbst erfolgen.

Die Wahrheit dieses klaren und verständlichen Satzes leuchtete allen Staaten im Mittel- und Nord-Deutschland ein, sie widersetzten sich einmüthig und vereint der Einführung der Reichsposten.

Auch in der 27sten Wahltags-Sitzung, Donnerstag den 6. Junius 1658, ließ der Kurfürst zu Protokoll erklären: *assensu*

„Chur-Brandenburg gestehe in Dero Landen das
 „Post-Regale niemandem zu, Sie hätten Ihre eigene
 „Postbediente bestellet, nehmen von ihnen die Beerdigung vndt geben Ihnen privilegia vndt exemptiones
 „Wenn nun deshalb etwas in die Wahl-Capitulation einge-
 „gerückt werden sollte, so müste es dergestalt geschehen, daß
 „es Sr. Churfürstl. Durchlaucht nicht praejudicirte, weil
 „Sie in Ihrem Lande die disposition über die Posten
 „Niemandt zugestehen“.

Kurmaynz, Baiern, Sachsen und Pfalz stimmten bei.

Alle Anfälle und Schmähschriften der so hart angeklagten Tavianer waren nun auf Kur-Brandenburg gerichtet, auch Kaiser Leopold I. drang in seinem Schreiben vom 20. December 1659 mit gutmüthigem Zureden auf eine Sinnes-Änderung:

„Alß ersuchen Wir Ew. Liebden nochmals freunde-
 „Oheimb: vndt gnädiglich, Sie wollen erheischender he-
 „hen nothturfft nach bey den Ihrigen die förderambst

„gemessene verordnung thun, damit Unser Reichs-Erb:
 „Postmeister Graff von Taxis an bestellung des Post:
 „wesens, als womit er von Uns als Römischen Kay:
 „ser belehnet, lenger nicht verhindert, sondern Ihme
 „vielmehr darinn alle gute beförderung vndt assistenz
 „geleistet, alle andern vndt Neben-Posten alsobalden
 „abgeschaffet ic. ic. werden möge“.

Jedoch Friedrich Wilhelm entgegnete im Gefühl seiner
 Würde und seines Hoheitsrechts am 26. April 1660:

ic. ic. „Nun muß Ew. Kayserl. Mayestät ich dar:
 „auff zu anfangs gehorsambst berichten, daß ich keine
 „ursache habe, auch ganz vndt gar nicht gemeynt bin,
 „mich mit dem Graffen Taxis über Meine landesfürst:
 „liche Hoheit vndt zustehende Regalia in einige Weyse
 „oder Wege einzulassen, Ich will Mich auch zu Ihm
 „dem Graffen Taxis nicht versehen, daß er die vnber:
 „schrenkte Uebung meiner vorgedachten Hoheit vndt
 „Gerechtigkeiten einen Eingriff oder Unordnung zu
 „nennen, sich unternehmen, sondern daß er sich viel:
 „mehr in seinen gehörigen Grenzen halten vndt daher
 „weder Mir noch auch andern Ständen gleichsam
 „die Hoheit (Souverainität), die vor vielen Jahrhun:
 „derten, vndt ehe einmahl an Taxisches Postwesen ge:
 „dacht, erlangete Reichs-Belehnung vndt derenelbigen
 „ruhiges vndt ungefränktes Exerctium in Zweifel zer:
 „hen, vndt dadurch Ihme eine schwere verantwortung
 „aufbürden werde ic. ic.

(Hier folgt eine geschichtliche Wiederholung der von den
 Reichspost-Beamten begangenen Dienstünden.)

„Ihro Kayserl. Mayestät werden aus diesem Ver-
 „richt des Graffen Unfug vndt vnleibliches Vornehmen
 „erkennen vndt ihn anhalten, damit er zukünftige ge-
 „gen die höhern Stände (Ehur: vndt Reichsfürsten) sich
 „anders betrage, mit dem aus dem Heiligen Römischen
 „Reich ziehenden Vorthell sich vergnügen (begnügen)
 „lasse vndt zu keinem andern nachdenken (Maßregeln)
 „Vrsach geben werde“ 1c. 1c.

Noch enthält dies Schreiben die höchst merkwürdige und
 beißende Bemerkung, daß der Kaiser als Erzherzog von Oester-
 reich, also in völlig gleichem Verhältniß mit den andern deut-
 schen Reichsfürsten — nicht die Reichspost aufgenommen habe
 und deren Einführung in seine deutschen Staaten verweigere,
 mithin als deutscher Mitfürst, (als Erzherzog von Oester-
 reich) nicht selbst das thue, was er von Andern begehre.

Diesen allerdings rechtsgegründeten Vorwurf überging Leo-
 pold in seiner Antwort vom 12. Julius dess. J. entschuldigte
 sich auf jenen vom Kurfürsten so gewichtig ausgesprochenen Wi-
 derwillen und erkannte die Hoheitsrechte der Reichsstände:

1c. 1c. „Wie nun Vnsre intention hietbei nicht ist,
 „Ew. Liebden mit seßbesagtem Grauen (Grafen) von
 „Taxis zur Parthey zu machen; Also wollen Wir auf
 „diese eingelangte nachricht solche remonstraciones thun,
 „daß Ew. Liebden darauß hoffentlich zu gemegen ver-
 „nehmen werden, das Wir weder Ihro, noch eini-
 „gen andern Ständen des Reichs an Ihren
 „Regalien das geringste zu entziehen, sondern
 „allein Vnsere vndt des Reichs Gerechtigkeiten vndt
 „dasjechnige zu conserviren gemeynet seyn, worzu Vns
 „Vnsrer tragendes Kayserliches Ambt anweisen thuet.

„Ersuchen dabey Ew. Liebden freunt: Oheimb: vndt
 „gnedigltich, Sy wollen immittelst denjehntigen Ständen,
 „welche die Tarissche Post:Bestellung in Ihren Lan:
 „den vor diesem schon angenommen, die Handt darw:
 „der nicht biethen vndt Wir verbleiben 2c. 2c. Geben
 „in Unserer Stadt Grätz den 12. July Anno 1660
 „2c. 2c. m).“

Das Letztere unterblieb nicht von Seiten des Kurfürsten bei dessen Sinn und Willen für Recht und Hoheit, und bei den Gewaltschritten, die sich der Reichspost:General unter dem Schutze und Beistande des Kaisers gegen andre Reichsstände forthin erlaubte. Alle Fehde mit Brandenburg:Preussen hatte jedoch ein Ende.

Von den Prozessen und Unternehmungen des Hauses Taris ist in den besondern Kapiteln: Von der Postverfassung in Sachsen, Hannover, Braunschweig, Baiern, Württemberg und Hessen die Rede gewesen.

Die Bitterkeit und Beleidigungen in den Tarisschen Schriften — in gedruckten und geschriebenen — gegen die Reichsstände waren so ehrverlegend, daß sogar das eine der beiden hohen Reichsgerichte, der Reichshofrath in Wien, durch das Decret vom 25. Junius 1663 sein starkes Mißfallen aussprach und mit einer scharfen Ahndung bedrohet.

Die Wahl:Capitulationen der Kaiser Leopold I. vom 8. Julius 1658, Art. 35 — Joseph I. v. J. 1705, Art. 34 —

m) Die Originale sämmtlicher Schreiben sind in den Berliner Postarchiv. Acten.

Karls VI. v. 1711, Art. 29 und Karls VII. v. 24. Januar 1742, Art. 28, §. 4 enthalten die Zusage:

„Wir sollen und wollen aber die beständige Ver-
 „sügung thun, daß Unser General:Reichs:Ober:Post-
 „amt in seinem Esse erhalten und zu dessen Schmäke-
 „rung nichts vorgenommen, verwilliget, oder nachge-
 „sehen (geduldet) werde: insonderheit aber der damit
 „belehnte General:Reichs:Postmeister wider alle diese
 „Eingriffe gehandhabt und bei ruhiger Einnehmung: —
 „Bestell: — und Austheilung aller und jeder vermittelst
 „der Reichsposten ankommenden und abgehenden Briefe
 „und Paquette ic. ic. gelassen werden soll.“

Sinn und Meinung gingen in diesem Gelöbniß und in dieser feierlichen, durch die Reichsstände vorgeschriebenen Erklärung nur dahin, das Kaiserliche oder Reichs:Postwesen in der damaligen Verfassung und in den Staaten, wo es waltete, aufrecht zu erhalten; von einer Ausbreitung desselben ist nirgend die Rede.

§. 6.

Auflösung des Reichspost:Regals.

Ich schweige von der im vorigen Jahrhundert verbrauchten Taktik und den immer wiedergekehrten Angriffs:Methoden. Es blieb das aufgefressene Einerlei in Form und Wesen, derselbe Zweck, dieselben rechtswidrigen Gründe und Veranlassungen bis zum Anfange dieses Jahrhunderts. Da deutete der Friedensschluß zu Luneville vom 9. Februar 1801 schon im voraus die Auflösung des Reichs:Postwesens an, obgleich nach dem §. 13 des Friedens:

Protokolls von eben dem Tage die Fürsten eine Gewährleistung der Reichspost-Anstalten zusicherten.

Nach zwei, unter Hoffen und Befürchten der Bethelligten, verfloffenen Jahren enthielt der so lange verzögerte Reichs-Deputations-schluß oder die Entschädigungs-Acte vom 25. Februar 1803 den Untergang der geistlichen Bisthümer und Besitzungen in Deutschland und des Reichspost-Generalats, indem Baiern und Württemberg zu souveränen Königreichen erklärt und den sämmtlichen Reichsfürsten die vollständige Ober-Landeshoheit — d. h. die Benützung aller Regalien oder Hoheitsrechte, folglich auch des Post-Regals — zuerkannt wurde.

Somit war jeder Streit und Anspruch des Hauses Loris auf die von den Kaisern widerrechtlich behauptete Befugniß des alleinigen Besitzes und Eigenthums aller Postanstalten im deutschen Reiche auf immer abgethan, der Name: Kaiserliche und Reichs-Post in seinem Wort und Bedeuten ausgelöscht und das Wesen derselben als Reichs-Anstalt aufgehoben.

Das völlige Auflösen dieser so fest gegründeten, seit länger als 11 Jahrhundert von jedem Reichs-Oberhaupt so mächtig beschirmten und unterstützten Anstalt erfolgte drei Jahr nachher durch die Acte des jetzigen Oesterreichischen Kaisers Franz II. vom 6. August 1806, durch welche er der Leitung der Reichs-Angelegenheiten entsagte, den Staatskörperlichen Verein aller übrigen regierenden Fürsten Deutschlands mit dem Reichs-Oberhaupte und die ganze tausendjährige Reichsverfassung auflöste. Mit diesem Aufhören verschwanden dann auch die Kurwürde von Mainz und das damit verknüpft gewesene Protectorat der Reichsposten.

F o l g e n.

Von der stets nur in dem Herrschervort der Kaiser, sonst nirgend, gegründeten Verbindlichkeit der Reichsstände: jenes Postwesen in ihr Gebiet einzuführen und nur allein zu halten, ist also nicht mehr die Rede, aber um die Haupt-Einkünfte des Hauses Thurn und Taxis nicht zu verkümmern und dessen Fürstliche Würde nicht sinken zu lassen, ward demselben der Bestand oder Status quo seiner Post-Anstalten zur Zeit des Wiener Friedens, zugesichert.

Diese Bestimmung erregte indessen zwei sehr ernstliche diplomatische Streitfragen der Theilhaber und mächtigsten Fürsten Deutschlands, und zwar

- 1) wenn das Postwesen zu den Regalien des Landesherrn gehöre und den Reichsfürsten die volle Souverainität zuerkannt worden sey, wie lasse sich dies mit der Bedingung vereinigen: daß Taxis seine bisherige Posten in jenen Ländern beibehalten könne?

Geschieht Letzteres, so würde ja gerade durch diese Klausel die Souverainität, d. h. das Postregal des Landesherrn, beschränkt, und

- 2) was unter Status quo der Taxischen Posten — die nie als Taxische Posten vom Kaiser und Reich, sondern in diplomatischen und Druckschriften, auch in den Staats-Verträgen stets als

Kaiserliche und Reichs-Posten

benannt und betrachtet worden — zu verstehen sey?

Das deutsche Staatsrecht spricht: Die Reichsposten sind in keinem Gebiete anders, als eine Vergünstigung (Praecarium) gestattet worden, deren Aufhebung also von der Willkühr eines jeden Landesherrn abgehangen habe und abhängen. Hieraus folgt

zugleich, daß die in jenem Hauptschluß festgesetzte volle Souveränität durch die Beschränkung des Postregals mit dem Verbleiben der Taxischen Posten, zu einem Urding geworden ist.

Napoleons Eroberungskrieg im J. 1806, auch die siebenjährige Dauer der Unterdrückung Deutschlands hemmten die Erörterung und Entscheidung beider Fragen und Widersprüche. Nach vollbrachtem Kampf für Deutschlands Freiheit erschienen:

die Bundes-Acte vom 8. Junius 1815 und

das Bundes-Gesetz oder die Wiener Schluß-Acte vom 15.

Mai 1820 mit ihrem dreifachen Zweck:

- a) die Bewahrung und Unverletzbarkeit der im Bunde begriffenen Länder und Gebiete,
- b) die Erhaltung der innern und äußern Sicherheit Deutschlands und
- c) die Sicherstellung des Rechts aller Unterthanen der Bundesstaaten Deutschlands.

Der siebzehnte Artikel jener Schlußacte bestätigt von neuem dem Fürstlichen Hause Thurn und Taxis den Besiß und Genuß seiner Posten in den verschiedenen Bundesstaaten so lange, als nicht etwa durch freie Uebereinkunft anderweitige Verträge abgeschlossen werden sollten, oder mit andern Worten, bis die Landesherren die Vollständigkeit ihrer Ober-Landeshoheit von dem Fürsten von Taxis durch Entschädigungen erhandelt, d. h. erkauft haben. (C. Taxis, Band I. S. 142.)

Noch ein höchst wichtiger Punkt des Postregals bleibt eben so zu berathen:

- 3) ob ein Reichsfürst befugt sey, seine Landespost durch das Gebiet seines Nachbarn nach seinem durch eben

dies Nachbarland getrennten Landestheil frei durchzuführen, um mit seiner eigenthümlichen Post die abgesetzten Provinzen zu verbinden,

folglich

sein Postrecht oder Postregal in einem fremden Staat auszuüben? n)

Dies würde allerdings auch dann geschehen, wenn selbst die Bedingung feststeht, daß eine solche bloß durchgehende Post in dem Nachbarlande weder Briefe und Pakete sammle und bestelle, noch dortige Einwohner zum Reisen aufnehme.

Die Stimmen sind über diese 3 schwierigen Gegenstände jetzt für oder wider, so wie die Ansichten, Meinungen und Grundsätze von einander abweichend. Die Bundestags-Versammlung wird darüber staatsrechtlich entscheiden.

n) z. B. Preussen mit seinen Posten von Halberstadt durch das Hannoversche Fürstenthum Hildesheim nach der Provinz Minden, von Hildesheim durch Kurheßen u. u. nach dem Niederrhein, und von Halberstadt durch das Braunschweigische nach Paderborn und Westphalen.

A n h a n g.

A.

(U r f u n d e.)

P o s t - u n d B o t e n - O r d n u n g
d e s

Kurfürsten Johann Sigismunds
von Brandenburg,

v o m 20. J u n i u s 1614.

(Zum I. Bande, Kap. 3. Preussen, S. 166 gehörend *).

Des Durchleuchtigsten Hochgebornen Fürsten vnd Herrn, Herrn
Johann Sigismundts, Marggraffens zu Brandenburg, des
Heiligen Römischen Reichs Erzbischoffs vnd Churfürsten,
In Preussen, zu Culmbach, Cleve, Berge, Stettin, Pommern, der
Lithauen, Wendon, Auch in Schlesiens, zu Crossen vnd Jägerndorf
Herzogs, Burggraffens zu Nürnberg, Fürstens zu Rügen,
Graffens zu der Mark vnd Rauenstein, Herrns zu Rauenstein
ic. Verordnung, wie es hinfür zu mehrer richtigkeit, vnd
verhütung allerhandt vngewissheit, vnd verfehlens (so ein Zeit

*) wo die Jahrzahl 1614 (statt 1610) stehen muß.

hero durch theils Botten getrieben worden) bey Ihrer Churfl. Gn. (Gnaden) Silber: vnd Tausley-Botten, inn gemein, gehalten, Auch was ihnen an besoldung vnd bottenlohn gegeben werden soll, Ist wie folget:

Zum ersten, Sollen drey Silber: vnd ein vnd Zweinzig Tausley Botten *) sein: vnd vom Bottenmeister in Pflicht genommen werden.

Zum Andern, Sollen alle vnd Jede Botten nachbeschriebenen Aydt schwehren: Ich gelobe vnnnd schwehre zu Gott, das dem Churfursten zu Brandenburg, In Preussen, Zu Süllich, Cleue, vnd Berge ic. Herzogen ic. Meinem gnedigsten Herrn, ich getreu, gehorsamb, vnd gewerttig sein: vnd wenn ich einheimisch bin, den ganzen tag, vnd stündlichen, beim Bottenmeister aufwarten **): Auch wann ich, es sey zu tag oder nacht, vom Bottenmeister in Ihrer Churfl. Gn. der Herrschaft oder andern sachen, mit brieffen, Posten, oder sonst abgeferttigt, vnd verschicket werde, Das ich also bald ohne einiges vffhalten vorttlauffen: Dasselbige treulich vnd mit vleiß verrichten, vnd im geringsten nichts abäumen: Ihrer Churfl. Gn. bestes jederzeit wissen vnd verseimbnus verhüten: Auch sonst diser verfaßten Botten Ordnung durchaus, in allen mit vorgelassenen Puncten, Clausullen, vnd Articullen, gehorsamblich nachleben: vnd ferner alles Das thun will, was einem getreuen vnd vleissigen Botten vnd unterthanen, Zuthun

*) Diese Bezeichnung ist im B. I., S. 166 erklärt worden.

**) in der Postkutsche zugegen, oder anwesend seyn,

eigenet, vnd gebüret, So wahr mir Gott helffe, Durch
Jesum Christum seinen Sohn, Amen.

Zum dritten, Soll den drey Silber Botten quartaliter vier:
vnd den andern Ein vnd Zweinzig Lantzen Botten ein
Märktischer gulden zur besoldung vnd warttgeldt, wie
ein lange Zeit hero geschehen, aus unserer Rentherrey;
auch so oft wir vber Hoff kleiden, die gewöhnliche
Hoffkleidung einem Jeden gegeben werden.

Zum vierten, Wann die Botten Innerhalb Landes verschickt
werden, soll Ihnen von Jeder meill Ein groschen vnd
sechs pfenning des tages, und dann Zween groschen, so
des nachtes, vnd im bösen schnee vnd regenwetter lauf:
fen, sowohl auch des tages Zween groschen warttgeldt,
endtrichtet vnd gegeben werden.

Zum Fünfften, Wann ein Botte gelbt treget, dem soll im
Landt zween groschen, vnd wann er ausserhalb Landes
laufft Drey Silber groschen, Auch wann er ettwa ein
Dreissig oder Vierzig pfundt schwer treget, von jeder
meil 3 groschen gegeben werden.

Zum Sechsten, Demnach von vndencklichen Jahren hero die
Botten, wann Dieselben in nachfolgende örter ver:
schickt worden, ein gewisses Bottenlohn gehabt, vnd
noch bekommen, Allß soll es nochmals bey demselben
Bottenlohn verpleiben, mit dem Warttgeldt aber, weil
es in einem Landt teurer, Allß im andern, so soll ihnen
das stillagergeldt, vff Ihren mitgebrachten richtigen be:
weiß Zettull, wie hernach gesetzt, gegeben werden, Allß
nach Straßburg zehen thaler Bottenlohn vnd des
tages Sechs groschen warttgeldt, Item nach

Mainz . . .	8	. . . . .	6.
Speyer . . .	8	. . . . .	6.
Darmstadt . .	8	. . . . .	4.
Heidelberg . .	8	. . . . .	4.
Kopenhagen . .	8	. . . . .	2.
Königsberg In			
Preussen . . .	8	. . . . .	2.
Cracow in			
Polen . . .	8	. . . . .	4.
Edlin am			
Rhein . . .	10	. . . . .	4.
Düsseldorff . .	10	. . . . .	4.
München in			
Beyern . . .	9	. . . . .	5.
Stuttgart . . .	9	. . . . .	4.
Donkbach . . .	6	. . . . .	4.
Mürnberg . . .	6	. . . . .	4.
Frankfurth			
am Main . . .	7	. . . . .	4.
Praga . . .	3	. . . . .	4.
Hamburg . . .	3	. . . . .	4.
Jägerndorff . .	5	. . . . .	2.
Lignitz . . .	3	. . . . .	2.
Briega . . .	44		
metl . . .	41	. . . . .	2.
Breslau . . .	4	Thaler Wottem	3. großem
Stolpp . . .	3	lohn und Joden	2. warttgeidt.
Calmbach . . .	4	taget.	2.
Pins . . .	6	. . . . .	6.
Cassell . . .	5	. . . . .	3.

Ingelstadt . 7	. . . . .	4.	
Memburg . 7	. . . . .	4.	
Coburg . . 5	. . . . .	3.	
Lüneburg . 3	. . . . .	3.	
Lübeck . . 3	. . . . .	3.	
Wolffenbüttel 3	in Kriegszeiten	3.	
Braunschweig 3	sonsten 2½.	3.	
Hildesheim 3	. . . . .	2.	
Erfurth . . 3	. . . . .	3.	
Eisenach . . 4	. . . . .	3.	
Naumburg . 2	. . . . .	3.	
Halberstadt 2	. . . . .	3.	
Eisleben . . 2	. . . . .	3.	
Lawenburg . 3	Thaler Botten:	3.	großem
Querfurth . 2	lohn und Je	3.	warttgelbt.
Quebelnburg 2	den tages	3.	
Pirn 2	. . . . .	3.	
Sonderburg			
in Holstein . 5	. . . . .	6.	
Wien 3	. . . . .	3.	
Emmerich . 10	. . . . .	5.	

Zum Einbenden, So soll auch den Boten, welche von hier: aus bis Leipzig, Halle, Stettin, Dessau, Zerbst, Wohlau, Kottbus, Magdeburg, Hildes, Göttingen, Schwerin, Rostock, Dornburg, Götting, Lüneburg, Dresden ic. versetzt werden, mehr nicht von jeder meil Mils einen großen sechs pfenning, weil es noch im Landt und an den Grenzen, Die aber darüber weiter an andere ortt

verschickt werden, Zween groschen von jeder weiff, und dann zween groschen des tages für Barttgelde gegeben werden. Daentgegen sollen

zum Achten die Silber und Canzley Botten, vermög Ihren Eydt und pflicht, welche einheimisch, schuldig sein, bei dem Bottenmeister schündelich aufzuwarten, damit er derselbigen Jedesmahls mechtig sein, und sie vortschicken könne, Welcher sich Aber dessen weigern, und ohne verlaubnuß nicht vffwarten würdt, Deme soll der Bottenmeister am quarthal vier groschen abziehen, und den andern vffwarttenden Botten zu uertrinken geben, Oder es soll derselbe Botte in Verweigerung Dessen, mit dem gefengnuß Drey tagelang gestrafft werden.

Zum Neundten, Sollen die Botten alsbalde nach empfangener abferttigung, ohne einiges selmen vortlauffen, welcher aber veber eine stundt, mit einer Post, sich nach der abferttigung alhie vffhalten würdt, Der soll den andern Botten 4 groschen zuuertrinken Zugeben schuldig sein, Auch darzu mit gefengnuß, oder Anderer ernster straffe der gebür nach gestrafft werden.

Zum Zehenden, Es sollen auch die geschwornen Botten, Niemandt anders, Als in der Herrschafft sachen lauffen, Es geschehe denn mit vorwissen, und bewilligung des Bottenmeisters, welcher Botte aber, sich darüber und ohne bewilligung würdt verschicken lassen, Der soll gleicher gestalt den andern Botten sechs groschen zuuertrinken geben, und nichts destoweniger mit dem gefengnuß gestrafft werden.

Zum Erstten. Demnach auch vielfeltig vom Bottenmeister befunden: Wenn die Boten von Ihme abgefertigt worden, das sie nach erlangter abfertigung nicht baldt wegf lauffen, Sondern etliche viel stundt, Ja wohl ganze tage, vnd darüber verziehen, vnd Zuuorn alhie in den beiden Städten *), Auch vnter weges in den Stätten herumß lauffen, öffentliche Zettul anschlagen, vnd allerhandt bepbrieffe mitzunehmen suchen, vnd vffraffen, Dadurch der Herrschafft angelegene sachen oft merklich versemet werden: So soll hinfüro, dasselbig gengklich abgeschafft sein, vnd welcher darüber befunden würdt, soll mit gefengnuß, entvorlaubung, oder sonsten gestrafft werden.

Zum Zwölfften, Es befindet auch offtmals der Bottenmeister, das Botten brieffe von Ihme angenommen, vffs Lohn gelidt empfangen, vnd wenn ihme solche reise nicht gefallen, vnd er eine andere Reise in der Statt gewußt, ihres gefallens andern Botten solche brieffe angehangen, vnd mit andern brieffen vorttgelauften, vnd dadurch versemnbnuß, schaden vnd grosse verlegenheit verursacht; So sollen sich die obgedachte Botten dessen bey vermeidung der gefengnuß, oder verweisung des Landtes, hinfüro gengklichen eüssen vnd enthalten, Sondern welcher brieff vnd gelidt vom Bottenmeister empfenget, der soll darauf alsobalden vortlauffen vnd die sachen getreüvlichen verrichten, vnd nichts verabsäumen, Es were dann das

*) Berlin und Cöln, damals zwei besondere für sich bestehende Städte: jeder mit einem eigenen Magistrat und Gerichte.

einer unterweges mit Leibesschwachheit befiel, und alsdann einem andern die brieffe mitschle, Doch soll er einen glaubwürdigen schein an den ort da er krank worden, fordern, und dem Botenmeister einantwortten, damit er sehen kann, ob deme also sey oder nicht?

Zum Dreyzehenden, Sollen die Boten schuldig sein, wann sie vom Botenmeister in Ehrs. Gn. sachen verschickt werden, das sie von einem jeden ort, Zettul und beweiß fordern und mitbringen, an welchen tage sie die brieffe vberantwortet und hianwider abfertigung erlangt, Auch ob einer gleich brieff oder antwortt widerumb zuruck brechte, soll er gleichwohl einen solchen schein oder beweiß mitbringen, do es nicht geschicht, soll ihme das stillergeldt genzlich abgeschnitten sein, und soll ihnen die oft eingewandte entschuldigung, als könnten sie in allen ortten nicht beweiß oder schein Ihrer ankunft oder abfertigung erlangen, nicht zu staten kommen.

Zum Vierzehenden, So soll auch den Boten die tage, wenn sie zur stette ankommen und wider ablauffen, nicht vor stilltage gerechnet, noch ihnen das warttgeldt gegeben werden, es were denn, das sie etwan des Morgens frühe ankommen, oder des abends spät abgefertigt würden, und es mit einem Zettul zubeschreiben hatten.

Zum Funffzehenden, soll sich auch theils Boten und fast alle des nachtes zu lauffen verwiedern, und durch Ihre weiber verleugnen lassen, Als wenn sie nicht wüßten, wo sie anzutreffen weren, So sollen sie dasselbige hinfür

unterlassen, vnd einer nach dem andern Abends bis 9 Uhr beim Botenmeister vffwartten, vnd wann etwas (wie dann fast teglich geschicht) vorkommet, stracks ohne etnigen verzug vortlauffen, den nachstfolgenden wider vffwartten heiffen, vnd also seine sachen mit treuem Bleiß andricken.

Zum Sechßzehenden, Welcher Botte sich am treulichsten vnd vleißigsten verhalten würdt, der soll wenn einer vnter den Silberbotten verstürbe, oder sonst seines vnfleißes halben abgeschafft, vnd verurlaubt würdt, an des verledigten stell gesetzt, vnd Ihme die Silberbüchßen zugesellet werden.

Zum Siebenzehenden. Welcher Botte ein Jahr etliche Zweinszig oder mehr Jahr gelauffen vnd seine sachen jedesmahls mit allem Bleiß verrichtet, vnd ettwia in Vngeslegenheit gerietten vnd schaden an füßen bekeme, oder sonst altershalben seinen dienst nicht mehr bestellen vnd lauffen könnte, Deme soll Zeit seines lebens, Jährlichen ein halber Wispel Rocken zu seinem vnterhalt, oder nach gestalten sachen ein mehrers gegeben, Oder in ein Hospitall genommen werden.

Zum Achtzehenden, Damit sich die Botten Allsdann der Vnwissenheit halben, nicht zu entschuldigen: So soll der Botenmeister Ihnen so viel Lehrer Indessen als zur stette, alle Monath, diese Ordnung vorlesen, wohl einbilden, vnd zur gehorsambter erfolung derselben ernstlich ermahnen vnd anhalten. Verkündlich mit Hochgedachter Ihrer Churfl. Gn. Secret besiegelt.

Gefchehen vnd geben zu Edlin an der Spren *) am Zwein-
zigsten Juny, Des Sechßzehnhundert vnd vierzehenden Jahres

(Johann Sigismundt.)

In jener Zeit unterschrieben die
regierenden Fürsten nicht ihre
Namen, sondern unterzeichne-
ten nur: Manu propria.

(Kurfürstliches
Siegel.)

Manu propria.

*) Die Urkunden, Befehlungen und fast alle Verhandlungen im Staats- und
bürgerlichen Sachen wurden damals mit dieser Ortsbenennung (Stadtvi-
tel des Kurfürstlichen Schlosses) angefertigt.

B.

(u r f u n d e.)

M a j e s t ä t s = B r i e f

Kaisers Ferdinand III.

vom 12. August 1637.

V e r b o t

der Meßgers und aller Privat-Posten
im Deutschen Reiche,

(Zum Bande I., S. 124, und Band II., S. 275.)

Wir Ferdinand der Dritte, von Gottes Gnaden. Erwählter
Römischer Kaiser zu allen Zeiten Mehrer des Reichs, in Ger-
manien, zu Hungarn, Böhmen, Dalmatien, Croatien, und
Slavonien, ic. König, Erzhertzog zu Oesterreich, Herzog zu
Burgund, Steyr, Kärnten, Crain, und Württemberg, Graff zu
Tyrol, ic. Entbieten N. allen vnnnd jeden Churf: Fürsten, Geist:

lichen und Weltlichen, Prelaten, Graffen, Freyherm, Herrn, Rittersn, Knechten, Landtmarschalchen, Landtschaubtleithen, Landt-
 vdgten, Haubtleithen, Bischoffen, Bögten, Pflegern, Verwe-
 fern, Ambtleithen, Landtrichterern, Schultheissen, Burgermaistern,
 Richtern, Rächen, Burgern, Gemaidten, und sonst allen Ba-
 fern, und des Reichs Underthanen, vnnnd Getrewen. So dan
 allen vnnnd jeden, Vnsern, und des H. Reichs Kriegsheers zuge-
 thanen Generallen, Obristen, derselben nachgesetzten, hohen, und
 nideren Officirn, und befehls Haabern, auch gemeinen Solda-
 ten, zu Ross vnnnd Fuß, was würden Standts: oder wesen die
 seindt, denen diß Vnser Käyserliches Patent, oder glaubwürdige
 Abschrift davon fürkombt, Vnser Freundschaft, Kayserliche Ge-
 nadt, vnd alles guts, und geben E: L: L: A: A: und Euch hie-
 mit Freundt: Vetter: Schwäger: vnd Genediglich, zuvernehmen,
 Ob Wir Uns wol billich keines anderen versehen, als daß denen,
 von weilandt Käyser Rudolph und Matthia so wol, als Un-
 serm in Gottseeligruhenden Herrn Vattern, und negsten vorsa-
 rern am Reich, Käyser FERDINANDO dem Andern, Christmü-
 testen andenkens, zu Handthabung des mit-sonderbaren Costen
 und vilfeltiger bemühung, im H. Römischen Reich angerich-
 ten, vnd mehr dann einmal reformirten, also in zimlichen Sar-
 tengang gebrachten Ordentlichen Käyserlichen Postwesens: Hinge-
 gen aber abschaffung deren, von einer Zeit zur anderen eingeris-
 sen Hochschädlichen vnnnd nicht wenig verhinder: vnd nachtheil-
 gen vnsidentlichen excessen, des von Ertlichen Ständen des
 Reichs hin: vnd wider de facto auffgerichteten Nebenpostenwerts
 und Wegger Posten, viel vnerschädlich außgegangen, und ins
 Reich oftmals publicirten Mandaten vnd Patenten, wie vor di-
 sem gesehehen, also noch ferner, der obligenden schuldigkeit nach,
 allseits hietz nachgesetzt, vnd gemess gelebt, bestritt excels, auch

zuverhaltung Klug, und bestraffung der Vortreter allerding ein-
 gesetzt worden sein. So haben wir doch auß denen, Uns von
 der Eiden Unsern loben andächtigen Alexandrina Gräfin von
 Taxis Berurtheilt, als Vormunderin Ihres Wundselährigen
 Sohns, vnd beehrten Erb:General:Postmaiters, Lamoralis
 Claudij Grafen von Taxis eingebrachten Klagen vernommen inß:
 sen, daß solchen außgegangenem Käys: Mandaten vnd Patenten,
 ohne einigen gekündenden respect zumallen aber von den geringsten
 Reichsständen gang zu wider vnd entgegen gehandelt worden, in
 dem bey denen Reichsstädten Nürnberg, Augspurg, Eßlin, Frank-
 furth, vnd Regenspurg, auch anderer mehr Städt gewisse Per-
 sonen, welche Sie Ordinari Posten nennen, verordnet, die Bo-
 schen zwey mahl auß vnd abgehen, vnd nit allein die Brieff an
 den Orth oder Statt, dahin besagte Posten verschickt werden,
 sondern auch andere Brieff vnderwegs, zwischen den Stätten,
 dahin Sie auß vnd eingehehen, vnd dann ferners dergleichen Brieff,
 so weiters, als etwan nachher Italien, Frankreich, Hispanien,
 Engellandt, Hollandt, vnd andere Proviñcken gehörig eigenes
 gefallens auß: vnd annehmen, vnd Ihnen jedes Orths habenden
 Directoren vnd Confidenten, zu weiterer bestell: vnd lieferung
 geben, vnd zutragen, das auch zu desto besserer fortsetzung Ihres
 vnseugs vnd samblung der Brieff denen auffgeworffenen Posten,
 in Stätten sonderbahre Postenheuser außgezeigt, in gewisse Per-
 sonen zu best: Direction bestelt, vnd gesetzt worden, welches man
 solche sachen sein, so Uns an Unsern wolhergebrachten Käys:
 Regal des Postwesens wie auch denen sambtlichen Churfürsten
 des Reichs, zu nicht geringen Praejudiz, vnd nachtheil, vnd be-
 nebens zu defraudirung, vnd gänßlicher vndertrückung der wol-
 angertichten Käyserlichen Ordinari Posten gereichen, hingegen aber
 die Stätt, vnd Handelsleuthe, des neben Postenvercks sich zu

Ihren mercklichen Vorthail vnnnd Priuatnutzen, mit verwerelung, ein vnnnd auffführung, vieler ohne daß Verbottener Vnleidentlicher schädlicher Wunsforten vnnnd Contrabanten, als auch absterung der Böll; vnnnd Weutthen Straffmessiger weis. miß brauchen, welches Wir aber lenger zugebulten: oder nach zusehen gar nit gemeint, sonder. denen hier wider: vñffeltig außgangener Kayf: Mandaten vnnnd Patenten, nit weniger als Allerhöchstgedachte Herrn vorfahren am Reich: Römische: Kayser: gethan, auch zu inheriren vnnnd selbige mit denen, hievor einverleibten scharffen Penen vnnnd Straffen zuerfrischen auch: diß angemasse neben Pottenwert sonderlich an den Orten, wo die Posten ohne daß gelegt seindt, Wir woll befuegt, also auch, auff vorher eingefordertes guttachten des gesambten Churfürstlichen Collegij vnnnd mit zeitigem Rath desselben sambt oberzelen, vnnnd allen anderen eingerissenen vñffedentlichen Excellen abzuschaffen, vnnnd allerdings auffzuheben, gantzlich entschlossen sein. In massen Wir dann zum Ersten, vnnnd vor allen dingen alle sonderlich in vorernanten Reichsstätten vber daß Pottenwesen angeetzte Directores vnnnd angeordnete sonderbare Pottenheuser, vnnnd gemeine samblung der Brieff bey vnnnachlässlicher Straff inhibiren, vnnnd hiemit ernstlich auffheben, vnnnd abschaffen, auch zu dem Ende, Vorgeuelter Gräffin von Taxis, als Vormunderin Ihres Minderjährigen Sohns vnnnd Generall: Obr: Postmaisters Lamoralis Ciaudij Graffen von Taxis befehl auffgetragen, geben Ihro vnnnd denselben auch, dessen hiemit Unsern vollkommenen Gewalt, vnnnd Wollen, das Sie für sich selbst, oder durch Ihre nachgeordnete Officirer, vnnnd Diener die oberuandte Reßger, vnnnd dergleichen eingeschlichene neben Posten, vnnnd Pottenwert, als weit sich dasselbe den Reformirten: Kayf: Postwesen, es sey in Stätten, oder auffm Landt, hinderlich nachtheillich oder wider frug vnnnd gebühr extendirt zu sein bestudet abthun,

thun, und was dargegen dinstam und Nützlich sein mag anordnen, stinnehmen, und forsetzen sollen darauff Wir E. M. A. und Euch hiemit Freunde: Vatter: Schwager: und End: täglich ersuchen von Ihm: Kayf: Macht. Ersichtlich bescheidend und wollen, daß E. M. A. und Ihr mehrbesagte bißhero nach und nach eingeriffene, und lenger vnterschiedliche schwere mengl vund mißbrauch, vilbesagten Messger Posten, und Eus ververpflichte neben Pottenmarkt, als weit dieselbe von den Kauffhandts Leuthen und Exanten, dem Ordentlichen Kayf: Postwesen zu nachtheil, abbruch oder schaden wider frag und gebür extendirt zu sein sich befindet, allenthalben durchs ganze H. Reich, auch Baserer Erb Königreich, und Landten, abschaffen, diejenigen so sich Ihes darwider vnderfahren bestellen und bedienen, Hinfüro durch E. M. A. und Eurer Chur: Fürstenthumb, Stätt und Gebiet, weder zu Wasser noch zu Landt Passiren lassen, sondern dieselben auff mehrbesagter Gräffin Wittibin von Loris oder derselben Erben und nachgeordneten befohlmechtigen Posthaltern und Postposten erinnerung und anrueffen niederwerffen, die vnderlegte Koff oder Patten, dardurch bißhero die Messger: oder neben Posten, Ihre Brieff und Sachen, auß und eingeführt, oder führen lassen alsbald auff, und außheben: bey welchen nach diesem Unserm Kayf: Mandat und Gebott, dergleichen Koff oder Potten zu dem effect vnd Ende, wie verstanden befunden, von Stundt an, den oder dieselbigen in gefengliche Haft legen, und sambt Confiscirung alles, so Sie bey sich haben, jedesmalß vund ein Hundert Guldens, halbe den Armen des Orths, wo die vbertretung beschicht, und den Koff zu ersattung der vnkosten vilgammelter Gräffin von Loris, und dero Minderjährigen Sohn, oder Ihren befohlmechtigen, und nach geordneten Posthaltern, und Postbotten, als den aufagern solcher verwilligter Duff, als ein wol-

verdiente Straff zu liffren anhalten. Item ob jemandt von oft berietten Weßgern, oder andern zum ordentlichen Postwesen, verpfflichten Posten, in fortführung der Brieff auch andern sechen zu Rosß vñ Fuß abwechseln, vñ Posthörnl zu führen sich vnderstehen würde, den oder dieselbe gleicher gestalt, vñ auffwas wie gehört in negstbestimbt Straffen, ohne vnderscheid, oder ansehen der Persohn exequiren. Wollen aber einige Statt: Burger: Kauf: oder Handelsleuth, in Ihren vorfallendten angelegenen eiegenen geschefften, vñ Nöthen sich anderer Postten mit zue: vñ auffführung Ihrer particular Brieff vñ Sachen, vñ Unser Ordinari Posten nit gebrauchen, mögen Sie gleichwol dasselb, jedoch der gestalt thuen, das von der Statt, oder Stall da die abfertigung beschicht, an den Orth dahin die Reß es sey zu Rosß oder Fuß gehörig, ohne einige abwechslung, vñ nit mehr denn durch ein Persohn oder Posten (der oder die auch kein Posthörnl führen) vñ sich anderer gemeiner Brieff versamlung enthalten sollen, vñ anderer gestalt nicht verrichtet, die Vbertreter dessen aber mit vnnachlässlicher ernster Straff angesehen werden. Item lichen keinem, was worden oder Standts er sey, der entweder nicht von Uns selbst abgefertiget ist, oder von oftgemelten General; oder seinen nachgeordneten Posthaltern, das er zum Ordentlichen Postwesen verpfflichtet oder geschworen, seine Bekundten auff zulegen hat, durch die Postheuser, oder auch Stadt vñ Thor, welcher Endten zu Unser vñ des h. Reichs, oder auch Unserer Erb Königreich vñ Landten, die Post gesucht oder genommen wird, nit nichten Passiren oder durch lassen, sonder die, welche eigentatiglich eines sonderbaren Postierens oder Posthörner anhendens sich anmassen, vberall Arrestiren widerwerffen, vñ neben abnemmung Ihrer Posthörner, Rosß, auch alles so sie bey sich haben, mit 50. Goltgulden, halb den Armen, vñ halb dem

Ansagern, solcher Verwirklichen Buß, so oft einer freventlich darwider gehandelt zu haben ergrifen wird, zu bezahlen anhalten und bestraffen. Welcher gestalt sich aber ein jeder in diesen oder andern bey dem reformirten Ordentlich Postwesen, so wol mit auß: vnd einföhrung der Brieff Persohnen, vnd sonst zu verhalten, solches wirdt zu meniglichs veruahrung in Obernandter Taxischen Wittib vnd Erben nammen bey den Postheusern allenthalben verkündet, oder auch in Schrifften angeschlagen, vnd hinder lassen werden. Wollen Wir E: M: A: vnd Euch nicht bergen, die werden diesem Unserem Käys. Gebott der schuldigkeit vnd gebür nachzuleben, vnd wider die Vbertreter desselben, auff begern. Vilgedachter Taxischen Erben, vnnd Diener Ernstlich zu verfahren wissen. Es beschicht auch hieran Unser Ernst vnd Endtlicher willen vnd meinung.

Geben in Unser Statt Wienn den 12. Augusti Anno 1637. Unserer Reiche des Röm. im Ersten, des Hungarischen im Zwelfften, vnd des Behaimbischen im Zehenden.

Ferdinand

V: Peter Hainrich von Straßendorff Freyherr.

Ad Mandatum Sac: Caes: Maiest:
proprium.

M. Arnoldin von Clarstein.

C.

P o s t = D e p a r t e m e n t.

Ober-Aufsicht des gesammten
Postwesens
im Staate Preussen.

Der Kurfürst Friedrich Wilhelm der Große, von dem allgemeinen Nutzen und dem hohen Werthe der Postanstalten überzeuge, fand es dem Zwecke angemessen und nothwendig, dieser wichtigen Einrichtung auch dadurch Gewicht und Ansehen zu geben, daß er an deren Spitze einen Staats-Minister stellte. Nur ein solcher konnte, vermöge seines Wirkungskreises, seiner Macht und Unabhängigkeit von andern Departements, den Verordnungen Nachdruck verschaffen und Befolgung erzwingen, ohne sich den Rücksichten anderer Behörden, oder Verant-

werdungen aussetzen zu dürfen. Eben dieses hohen Ranges wegen, den der jedesmalige Chef des Postwesens bekleidete, blieb er auch nur von den unmittelbaren Bestimmungen des Monarchen, als einzigen Oberhauptes, abhängig, und seine Verwaltung unbeschränkt.

Vor 1711 wurden sämmtliche Postangelegenheiten in einem besondern Zimmer auf dem Königl. Schlosse in Berlin verhandelt *); der Versammlungsort des Collegiums — der Chef und Rath — wurde: Postkammer, der General-Postmeister, bis zur Ernennung des Grafen von Wartenberg; Ober-Post-Director, der jedesmalige Rath; Post-Director, die Unterbeamten: die Hof-Postkammer, und Hof-Post-Secretaires und der Kammerdiener: Hof-Postkammer-Diener genannt. Jene Postkammer ließ König Friedrich I. 1711 auf die Vorstellung seines bald nachher in Ungnade gefallenen Günstlings, des Grafen General-Postmeisters von Wartenberg, in das dann Schlosse schräg über (jenseits der Spree an der langen Brücke) liegende von Scharfense Erbenhaus verlegen, das Hauptstockwerk aber zur Behausung des Grafen, der bisher auf dem Schlosse wohnte, prächtig einrichten. Diese Verlegung hatte zugleich zur Folge, daß seit der Zeit die Postkammer oder das Directorium des Postwesens, mit Einschluß seiner sämmtlichen Beamten General-Post-Amt, die eigentliche

*) Die wichtigsten Sachen und die Vorschläge zur Befegung der Postmeister stellen trug der Chef dem Monarchen selbst vor, der Rath dagegen die minder wichtigen Gegenstände dem General-Postmeister in unbestimmten Stunden, solche aber, die nach den Postverordnungen zu entscheiden waren, decretirte dieser sogleich, und unterschrieb mit dem Chef gemeinschaftlich die Handschriften (munda): die Befahlungen der Postwärter und Postillons aber allein, als Post-Director und zwar Namens des Regenten.

Expedition der Posten aber Hof-Post-Amt *) benannt worden und sich dadurch noch gegenwärtig unterscheiden.

Zwei Jahr nachher (1713) wurde das General-Post-Amt mit dem damals errichteten General-Ober-Finanz-Kriegs- und Domainen-Directorium — kürzer auch General-Directorium genannt, gewissermaßen vereinigt, indessen durch ein neues Reglement vom 21sten Februar 1719 wieder davon getrennt, und wegen des starken Anwachsens und der Wichtigkeit der Post-sachen, besonders wegen der Streitigkeiten mit dem Kaiserlichen Hofe und den auswärtigen Postdirectorien — die doch nur von eigentlichen Post- und Sachkundigen beurtheilt und entschieden werden können — als ein selbstständiges besonderes Collegium eingesetzt. Zwar, sind in der Folge noch verschiedene wichtig Postangelegenheiten — weil sie zugleich in andere Zweige der Staatswirtschaft eingriffen — mit dem General-Directorium, als der höchsten Behörde in Landes-Finanzsachen, gemeinschaftlich verhandelt worden, seit dem Jahre 1745 aber steht das Postwesen in sämtlichen Provinzen unter der unbeschränkten Leitung und Aufsicht des General-Postmeisters als Chefs. Obgleich in neuerer Zeit (1799) jene Verbindung verschiedener bis dahin getrennt gewesener Collegien z. B. das Banco-, das Post- und Lotterie-Departement u. wieder hergestellt wurde, und zu dem Ende, wie vormals bei der Errichtung jener Oberbehörde ein Geheimer Postrath als wirklicher Geheimer Ober-Finanzrath und Mitglied des General-Directoriums alle wichtige Postangelegenheiten, vortrug, die nämlich den Geschäftskreis an-

*) bestand vor 1698 aus dem Hof- und Botenmeister und 3 Postsekretären (Secretairs). Zwölf Jahr später (1710) waren schon 7. Beamten notwendig.

derer Departements, oder allgemein gesetzliche Anordnungen bestrafen: so hörten doch auch diese Vorträge unter dem General-Postmeister-Amte des Premier-Ministers Grafen von der Schulenburg nach und nach auf. Die gegenwärtige Einrichtung der Staatsverwaltung aber bewirkte, wie bekannt, die gänzliche Aufhebung des General-Directoriums.

Der jetzige General-Postmeister, als Chef des gesammten Postwesens, entscheidet in allen das Postwesen angehenden Vorfällen, erläßt Verordnungen und Verfügungen, besetzt alle Ober- und Unter-Dienststellen und übt die unmittelbare Gerichtsbarkeit in allen Beschwerden, Streitigkeiten und Vergehungen aus, insofern letztere sich nicht zu einer fiskalischen und Criminal-Untersuchung eignen, als welche nach den neuern Bestimmungen für die Ober-Landesgerichte gehören.

An den General-Postmeister unmittelbar, oder mit der Aufschrift und Anrede: „An Ein Hochlöbliches — oder Hochpreisliches — Königliches General-Post-Amt in Berlin“ müssen daher alle Berichte, Gesuche und Klageschriften gerichtet werden, welche das Postwesen und dessen Beamten angehen.

Auch den Nicht-Postbeamten ist es vielleicht nicht gleichgültig, die sämmtlichen General-Postmeister, von der Entstehung oder Gründung dieser Staatswürde an bis auf die gegenwärtige Zeit in ihrer Reihenfolge hier namentlich zu finden, und unter diesen sich der in der Postgeschichte merkwürdigen Männer zu erinnern, welchen die Postanstalten das Gute zu verdanken haben, was durch ihren Geist, regen Eifer und durch treue Erfüllung ihrer Berufspflichten zum Besten des Gemeinwesens hervorgebracht und eingeführt, jetzt noch sichtbar fortwirkt.

R e i h e f o l g e

der

Post-Chefs oder General-Postmeister.

(Zu bemerken, daß in frühern Zeiten bis zum Tode von Götter sämtliche Chef sich General-Post-Directoren im öffentlichen Leben nannten.)

1.

Otto, Reichsfreiherr von Schwerin.

1652 bis 1679.

Wirklich Geheimen Etatsrath (Staatsminister), Ober-Postmeister, Erbkämmerer der Kurmark, 1652 General-Post-Director, 1658 erster Minister und Ober-Präsident des Geheimen Raths. Starb den 14. Julius 1679, 63 Jahr alt.

Post-Rath Michael Matthias, (Sohn des Geheimen Raths, nachmaligen Vice-Kanzlers, Daniel Matthias,) Kurfürstlicher Kammerkanzlei-Registrator. 1647 Post-Commissarius, 1650 Kammerrath, Hofrentmeister und General-Post- und Salzkassen-Rendant. 29. September 1654 Post-Director (Postrath) auch Ober-Aufseher (General-Inspector) sämtlicher Posten, starb im März 1684 in einem hohen Alter. (S. Band I, S. 172, Note 1). Der Post-Chef zog den Matthias in allen Post-Angelegenheiten zu Rathe, trug dessen Vorschläge und Meinungen dem Herrscher vor und ließ solche, nach dessen geschehener Genehmigung, ausführen.

2. Friedrich

2.

Friedrich von Jena.

1679 bis 1682.

Vorher Professor juris an der Universität zu Frankfurt, nachher Gesandter in Schweden und Polen, seit 1655 wirklich Geheimer Staatsrath (Minister) und am 1. December 1679 Ober-Post-Director und Chef des Postwesens und Kanzler. Entlassen den 5. September 1682, starb im September des folgenden Jahres 1683, alt 63 Jahr.

3.

Paul von Fuchs.

1682 bis 1698.

(Aus dem Bürgerstande, Sohn eines Superintendenten in Stettin) Professor juris an der Universität in Duisburg, 1670 Amts-Kammer-Secretair, 1673 Geheimer Staats-Secretair, 1674 Hofkammer-Rath, 2. September 1682 Geheimer Staatsrath (Minister) und drei Tage nachher, am 5. September, Ober-Post-Director. Erhielt 1688 den nachfolgenden von Dan: Pelmann zum Gehülfen, übernahm die Gesandtschaften nach Eöln und Holland, wurde 1695 Consistorial-Präsident und Lehns-director, legte 1698 das Ober-Post-Directoriat ganz nieder, wurde 1700 vom Kaiser Leopold in den Reichsfreiherrnstand erhoben, und 1703 Kanzler von Pommern. Starb den 7. August 1704, alt 69 Jahr.

4.

Eberhard Christoph von Danckelmann.

1688 bis 1697.

Im Jahre 1663 Erziehungs-Director beim Kurprinzen Friedrich, 1665 Titularrath, 1669 vortragender Rath bei der Re-

gierung in Halberstadt, 1676 bei der in Fleve, bald nachher Geheimen Kammer- und Lehnrath, den 20. Mai 1688 Geheimen Staatsrath (Minister) und am 6. Junius zweiter Ober-Post-Director und Gehülfe des von Fuchs, 1695 Premier-Minister und Ober-Präsident, wurde 1697 entlassen, starb 1722, alt 79 Jahr.

5.

Wolfgang von Schmettan.

1698 bis 1700.

Ehurfürstlicher Geheimer Rath, 1685 Kurbrandenburgischer Geheimer Staatsrath (Minister), nachher Gesandter bei den General-Staaten, 2. Mai 1698 zum Ober-Post-Director ernannt und durch die Bestallung vom 7. August 1699 bestätigt. Trat im Junius 1700 die General-Postmeisterwürde an seinen Nachfolger ab, übernahm die Gesandtschaft im Haag und starb dort 1711, alt 63 Jahr.

6.

Johann Casimir Kolbe, Reichsgraf v. Wartenberg.

1670 bis 1711.

Johanniter-Ritter, Geheimer Rath und Ober-Stallmeister des Pfalzgrafen von Simmern, 1690 Schloßhauptmann in Oranienburg, 1694 Domprobst in Havelberg, 1696 Ober-Stallmeister und Ober-Kammerherr, 1697 Inspector aller kurfürstlichen Lustschlößer, 1698 General-Oeconomie-Director, 1700 Ober-Kämmerer und Erster Staatsminister, Erbstatthalter in allen zur Orangeschen Succession gehörenden Fürstenthümern, Graf- und Herrschaften, Oberstallmeister, Oberhauptmann aller Chatoulaämter (Königlichen Domainen) General-Erb-Postmeister, Marschall des Königreichs Preussen, Protector aller Königlichen

Akademien, Ritter und Kanzler des schwarzen Adler-Ordens. Entlassen und pensionirt den 7. März 1711, starb in Frankfurt am Main den 4. Julius 1712, alt 69 Jahr.

7.

Ernst Bogislaw von Kameke.

1711 bis 1719.

Selt 1709 Ober-Cämmerer und Ober-Marschall, Geheimer-Hofkammer-Präsident, Ober-Domänen- und Chatoul-Director, 1711 Geheimer Staatsminister, übernahm am 1. Januar 1711 das General-Postmeisteramt, förmlich ernannt den 24. Februar und bestätigt als General-Post-Director den 15. Februar 1712, Protektor der Königl. Akademie der Wissenschaften, 1713 Präsident des errichteten General-Directoriums, Burg-richter zu Bublitz und Ritter des schwarzen Adler-Ordens. Entlassen im Januar 1719, starb 1726, alt 52 Jahr.

8.

Friedrich Freiherr von Görne.

1719 bis 1745.

1703 Hof- und Legationsrath, und Domherr zu Brandenburg, 1706 Director der Kammer in Halberstadt und der Landschaft, 1708 Kurmärkischer Vice-Kammer-Präsident, 1711 Landshauptmann in Beeskow, Hof-Staatsrath und Geheimer Hofkammer-Rath, 1712 Hofrenthey-Director, 1719 wirklicher Geheimer Staatsrath, Finanzminister und General-Post-Director, 1723 Vice-Präsident des General-Directoriums, Ritter des schwarzen Adler-Ordens. Erhielt, wegen Altersschwäche, 1734, den bisherigen Post-Rath u., nunmehrigen Staatsminister von Marschall, als zweiten General-Postmeister zum Gehülfen, starb 1745, alt 75 Jahr.

Samuel von Marshall

1734 bis 1749.

1717 Geheimer Hofrath beim General:Directorium, Post:rath und Geheimer Cabinets:Secretair, 1720 Kirchenrath und Vice:Schuldirector, 1721 Geheimer Cabinetsrath, 1723 Geheimer Ober:Finanzrath und Director der Rekrutenkasse, 1726 Vice:Director der Landschaft und Director des Potsdamschen großen Waisenhauses, 1731 Director der Städtekasse, 1732 Landrath des Niederbarnimschen Kreises, 1734 Staatsminister, zweiter General:Postmeister, und Director der Landschaft, des Domkirchen Directorii und Joachimsthalschen Gymnasii, 1737 Vicechant des Hochstifts in Havelberg, 1744 Ober:Vorsteher der Parochial:Kirche, 1745 Ehrenmitglied der Akademie der Wissenschaften, 1746 General:Postmeister und Chef des Post:wesens, Ober:Curator aller Universitäten. Starb den 11. December 1749, alt 59 Jahr.

George Dettlof von Arnim.

1750 bis 1753.

1711 Kammerjunker, Ober:Heroldsrath und Landvoigt der Uckermark, 1712 Geheimer Justizrath, 1738 Geheimer Staats:und Kriegsminister, Präsident des Geheimen Justizraths und Tribunals, Lehns:Director, Johanniter:Ordensritter und Com:thur zu Werben, 1743 Ehrenmitglied der Akademie der Wissenschaften, und 1745 Curator derselben, 13. Januar 1750 General:Postmeister und Chef, Director der Kurmärkschen Landschaft und Ritter des schwarzen Adler:Ordens, starb 1754, alt 75 Jahr.

11.

Gustav Adolph Reichsgraf von Gotter.

1753 bis 1762.

Geheimer Rath und Gesandter des Herzogs von Sachsen-Gotha in Wien, 1728 Geheimer Staatsrath, 1731 Gesandter in Wien und im Ober- und Niedersächsischen Kreise, 1740 Ober-Hofmarschall und Reichsgraf, 1744 Mitglied der Academie, den 3. December 1753, Geheimer Staats- und Finanz-Minister und General-Post-Director, Ritter des schwarzen Adlers und Alexander Newsky-Ordens, 1757 Curator der Academie. Starb 1762.

12.

Heinrich IX. Graf von Reuß.

1762 bis 1769.

1738 Referendarius, hiernächst Kammergerichtsrath, 1748 Vice-Präsident des Tribunals, 1752 Geheimer Staats- und Justiz-Minister, Ober-Hofmarschall, Erbmarschall von Falkenburg und Limburg, Erb-Kammerherr des Herzogthums Luxemburg, Ritter des schwarzen Adlers-Ordens, Chef des Ober-Collegii Medici, 1762 General-Postmeister und Chef des Postwesens, Director der Kurmärkischen Landschaft und Städtekasse, Präsident des Banco-Directoriums. Legte die General-Postmeisterwürde nieder den 16. April 1769, starb den 16. September 1780, alt 70 Jahr.

Mit ihm zugleich von 1766 bis 1769 die

Französischen Post-Administratoren:

Jacques Marie Bernard, General-Intendant,
Edmé Guiard, General-Regisseur, wurde 1767 entsetzt,
Jacques Gilbert de la Hogue, General-Regisseur,

und als Râthe:

Friedrich Langner, seit dem 22. September 1766 General-Inspector, 1769 verſetzt.

Edme Nicolas Moret, Regiſſeur, wurde Ende Decembers 1768 caſſirt.

Henry Auguſt de St. Cyr, General-Inspector, entlaſſen.

Karl Reinhold Nicolai, General-Inspector, Ende Decembers 1766 entlaſſen.

François Louis Charles Bontruy, ſeit dem 21. Julius 1767 General-Inspector, erhielt im Mai 1771 die Entlaſſung.

13.

Friedrich Wilhelm von Derſchau.

1769 bis 1779.

Eleo: Märkiſcher Kammer:Präſident, 1767 Preußiſcher Mi- niſter plenipotentiaire beim Canton Bern. 1. April 1769 Ge- heimer Staats: und Finanz:Minifter und am 16. General: Poſtmeiſter und Chef des Poſtwesens und Salz:Departes- ments, Präſident des Collegii Sanitatis, Landdroſt des Fürſten- thums Würtz, ſtarb den 24. October 1779, alt 56 Jahr.

14.

Friedrich Gottlieb Michaelis.

1779 bis 1781.

(Sohn eines Predigers zu Bernſtein bei Soldin in der Neu- mark) Regiments: Quartiermeiſter, Steuerrath in Liegnitz, Kriegs- und Domainenrath bei der Kammer in Breslau, 1767 Gehei- mer Kriegsrath und erſter Director der Kurmärkiſchen Kammer, 1776 Geheimer Ober Finanzrath. 2. December 1779 Geheimer Staats: und Finanz:Minifter, General:Poſtmeiſter und

Chef des Postwesens und Salz-Departements, Präsident des Ober-Collegii Sanitatis, starb den 3. Julius 1781, alt 55 Jahr.

15.

Jans Ernst Dietrich, Freiherr von Werder.

1781 bis 1800.

Lieutenant beim Leib-Carabinier-Regiment, Landrath, 1781 Geheimer Ober-Finanzrath, 30. December 1781 Geheimer Staats- und Finanz-Minister, General-Postmeister und Chef des Post- und Salz-Departements, 1786 Chef des General-Accise- und Zoll-Departements, und im October 1791 aller General-Kassen und des Stempelwesens, Amtshauptmann zu Fischhausen, Dohmherr zu Brandenburg und Ritter des rothen Adler-Ordens. Starb den 22. Junius 1800, alt 59 Jahr.

16.

Friedrich Wilhelm, Graf von der Schulenburg-Behnert.

1800 bis 1807.

Lieutenant und Adjutant beim Cuirassier-Regiment in Salzwechel, 1767 Landrath, 1769 Kammer-Präsident in Magdeburg, 1771 Geheimer Staats-, Kriegs- und Finanz-Minister, October 1779 Droß des Fürstenthums Mürs und zu Wittmund, Chef des Forst- und Bergwerks-Departements, 1786 Graf, 1790 General-Lieutenant und Präsident des Ober-Kriegs-Collegii, April 1791 Cabinets-Minister, 1798 Erster Staats- und Cabinets-Minister, General der Cavallerie und General-Controleur der Finanzen, Ober-Tresorier und Chef der Ober-Rechnungskammer, des Haupt-Banco-Directorii, der allgemeinen Wittwen-Verpflegungs-Anstalt, des Stempel-, Lotteris- und Medicinal-

wesens, den 24. Junius 1800 General-Postmeister und Chef des Postwesens. Legte den 9. Julius 1807 seine Würden nieder in einem Alter von 65 Jahren.

17.

Johann Friedrich von Seesgebarth,
von 1808 bis 1821.

Im November 1767 Expedient bei der Geheimen Staatskanzlei, den 10. August 1770 expedirender Secretair beim General-Postamte, im September 1773 Post-Inspector und Ober-Post-Director, 7. September 1774 Hof- und Postrath, September 1776 Kriegs- und Domainen-Ober-Rechnungsrath, 20. October 1786. Geheimer Postrath, 23. März 1789 adjungirter und seit dem 11. November 1791 wirklicher Hof-Postmeister, 1799 Geheimer Ober-Finanzrath, 7. October 1803 Director und den 24. Januar 1806 Präsident des General-Postamts, 23. November 1808 General-Postmeister und Chef des Postwesens, 18. Januar 1810 Ritter des rothen Adler-Ordens, in den Ruhestand gesetzt und pensionirt den 18. Junius 1821 — starb den 11. December 1823, alt 76 Jahr.

18.

Karl Ferdinand Friedrich von Nagler,
seit 1821.

Den 23. März 1802 Geheimer Legationsrath — 1808 adjungirter General-Postmeister — 22. October 1809 Geheimer Staatsrath — den 18. Junius 1821 Präsident des General-Postamts und Dirigent des gesammten Postwesens — 4. April 1823 General-Postmeister — im J. 1824 Minister und Gesandter bei der Bundesversammlung, Großkreuz des rothen Adler-, Leopolds-, St. Stanislaus-, Alexander-Newsky- und Nordstern-Ordens.

**DO NOT REMOVE
OR
MUTILATE CARD**

THE UNIVERSITY OF MICHIGAN
GRADUATE LIBRARY

DATE DUE

MAR 22 1971

